

## IV. ADMINISTRACIÓN LOCAL

Cartagena

### **5440 Edicto de aprobación inicial de la "Ordenanza municipal de regulación de vehículos de movilidad personal en el termino municipal de Cartagena".**

Ciudad sostenible y proyectos europeos. Expediente 513357X.

Se informa de la aprobación inicial de la "Ordenanza Municipal de Regulación de Vehículos de Movilidad Personal en el término municipal de Cartagena" con fecha 1 de julio de 2021 por el Excmo. Ayuntamiento de Cartagena Pleno, previo dictamen de la Comisión de Urbanismo y Medio Ambiente reunida a tal efecto el pasado 28 de junio de 2021.

Es por ello, que por medio de la presente, se hace público el texto aprobado y se abre el período de exposición pública, siendo este de 30 días hábiles, con el fin de formular las alegaciones oportunas al Excmo. Ayuntamiento de Cartagena.

Sin más y para que conste donde proceda, a fin de publicar el texto en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, se redacta y firma electrónicamente este Edicto.

En Cartagena, 3 de agosto de 2021.—La Coordinadora del Área de Desarrollo Sostenible.

La "ORDENANZA MUNICIPAL DE REGULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE CARTAGENA", es del siguiente tenor literal:

El Ayuntamiento de Cartagena apuesta por implantar un modelo de movilidad sostenible en la ciudad en el que se prioricen los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público. En Cartagena, como en el resto de las ciudades de la geografía nacional, se ha producido un cambio en determinados medios de transporte urbano, con la introducción de los vehículos de movilidad personal (VMP). Este hecho requiere que el Excmo. Ayuntamiento de Cartagena actúe en el ejercicio de sus potestades a fin de garantizar un uso adecuado de los espacios públicos por toda la ciudadanía.

El interés municipal por conjugar los diferentes intereses públicos y privados justifica que el Ayuntamiento de Cartagena promueva una regulación del uso de estos vehículos en la ciudad. Asimismo, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) establece como uno de sus objetivos fundamentales y apuesta por modos de transporte no contaminantes, y entre sus criterios se encuentra a ciencia cierta regular en la ciudad el uso y las condiciones de servicio de los vehículos de movilidad personal (VMP), integrándose en el sistema de movilidad urbano de modo que convivan de forma respetuosa con el resto de usuarios de la vía pública.

Con fecha de 11 de noviembre de 2020, se publicó en el Boletín Oficial del Estado, el "Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico", los cuales dedican la mayor parte de su articulado a la regulación de los vehículos a motor. No obstante lo anterior, tal y como se contiene en la Introducción del RD 970/2020, de 10 de noviembre, "...especialmente en el ámbito urbano, el vehículo a motor ya no es el protagonista y ha dado paso a un uso compartido de la vía, donde motocicletas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido (EPAC por sus siglas en inglés), vehículos de movilidad personal y peatones cobran cada día más importancia. En este sentido, las políticas de movilidad y seguridad vial que desarrollan las administraciones locales cuentan con un objetivo principal: La reducción de la siniestralidad en el ámbito urbano. Por este motivo, las ciudades españolas vienen demandando cambios en la normativa general de circulación urbana, que les permitan desarrollar adecuadamente nuevos modelos de ciudad."

En este sentido, hasta la entrada en vigor del RD 970/2020, de 10 de noviembre, esto es, el 2 de enero de 2021, según su Disposición Final Única, no existía regulación específica que definiera a los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), de manera que su concepto y regulación, se obtenía por exclusión de la del resto de vehículos que sí estaban regulados en la normativa vigente. No obstante, de la existencia de dicha normativa, más la definición de los VMP que contiene el RD 970/2020, por modificación del Anexo II del "RD 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos", se puede extraer en la actualidad cuál es el régimen jurídico regulador de los mismos, a falta de lo que así dispongan las Ordenanzas Municipales reguladoras en el ejercicio del artículo 7 del "Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial".

En concreto:

A) El Anexo I del "Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial", en sus apartados 6, 9 y 12, se contienen la definición de los vehículos, ciclos y ciclomotores respectivamente. Por su parte, el apartado 11 define a los vehículos para personas de movilidad reducida, siendo:

- "6. Vehículo. Aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2" (vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.).

- "7. Ciclo. Vehículo provisto de, al menos, dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales.

Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido.

- 9. Ciclomotor: Tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:

a) Vehículo de dos ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico."

En cuanto al apartado 7, el "RD 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre", define en su artículo 2 a los ciclos de pedaleo asistido (EPAC) de entre los ciclos:

"a) Ciclo: Todo vehículo provisto de al menos dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales.

b) Bicicleta: Ciclo de dos ruedas.

c) Ciclo de pedaleo asistido: Ciclo, equipado con pedales y un motor eléctrico auxiliar, que no puede ser propulsado exclusivamente por medio de ese motor auxiliar."

Dicha definición se completa en el Anexo II del "Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos" el cual ha sido modificado por el citado RD 970/2020, de 10 de noviembre, entre otros, en su Anexo II en la definición de las bicicletas de pedaleo asistido por "bicicletas de pedales con pedaleo asistido" (artículo 2.º apartado seis b)) a la vista de la definición recogida en el artículo 2 apartado h) del Reglamento (UE) n.º 168/2013.

B) Por su parte, el " Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes", establece, según su artículo 1, que: "Este real decreto establece las normas de seguridad de los juguetes, aplicándose a los productos diseñados o previstos, exclusivamente o no, para ser utilizados con fines de juego por niños menores de catorce años, así como la libre circulación de los mismos" constando en su Anexo I, apartados 4 a 6, que no son juguetes y por tanto están excluidos de la regulación del mismo:

“4. Bicicletas con una altura máxima de sillín superior a 435 mm, medida como la distancia vertical entre el suelo y el punto más alto de la superficie del sillín, con el sillín colocado en posición horizontal y la tija en la marca inferior.

5. Patinetes y otros medios de transporte diseñados para el deporte o destinados a utilizarse en vías públicas o caminos públicos.

6. Vehículos eléctricos destinados a utilizarse en vías públicas, caminos públicos o sus aceras.”

A su vez, el apartado 6.1.1 de la “Instrucción de la Dirección General de Tráfico 2019/S-149 TV-108” regula que, con carácter general: “1. Los artilugios que no sobrepasan la velocidad de 6 km/h. tienen la consideración de juguetes”.

C) El “Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos”, de directa aplicación al ordenamiento jurídico español, regula la homologación de tipo de vehículos de categoría L, y de entre ellos, se distinguen con Categoría L1e al vehículo de motor de dos ruedas ligero, que se divide en las Subcategorías:

- i) vehículo L1e-A, ciclo de motor,
- ii) vehículo L1e-B, ciclomotor de dos ruedas.

También en su artículo 2, se establece que no están en su ámbito de aplicación, apartados h), i), j) y k):

“h) las bicicletas de pedales con pedaleo asistido, equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear;

- i) los vehículos autoequilibrados;
- j) los vehículos que carecen de una plaza de asiento como mínimo;
- k) los vehículos equipados con cualquier plaza de asiento para el conductor en los que el punto R se sitúe a una altura inferior o igual a 540 mm en el caso de las categorías L1e...”

Las características técnicas de estos vehículos de categoría L1e son, según el Anexo I, las siguientes:

Categoría L1e. “Vehículo de motor de dos ruedas ligero.

(4) dos ruedas y propulsado por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y

(5) cilindrada  $\leq 50 \text{ cm}^3$  si un motor de combustión interna de encendido por chispa forma parte de la configuración de la propulsión del vehículo y

(6) velocidad máxima del vehículo por construcción  $\leq 45 \text{ km/h}$  y

(7) potencia nominal o neta continua máxima (1)  $\leq 4.000 \text{ W}$  y

(8) masa máxima= masa técnicamente admisible declarada por el fabricante”

Subcategoría L1e-A. “Ciclo de motor.

(9) ciclos diseñados para funcionar a pedal que cuentan con una propulsión auxiliar cuyo objetivo principal es ayudar al pedaleo y

(10) la potencia de la propulsión auxiliar se interrumpe a una velocidad del vehículo  $\leq 25 \text{ km/h}$

(11) potencia nominal o neta continua máxima (1)  $\leq 1\,000 \text{ W}$  y

(12) los ciclos de motor de tres o cuatro ruedas que cumplan los criterios específicos de subclasificación adicionales 9 a 11 se clasifican como equivalentes técnicamente a los vehículos L1e-A de dos ruedas”.

Subcategoría L1e-B. “Ciclomotor de dos ruedas.

(9) cualquier otro vehículo de categoría L1e que no pueda clasificarse con arreglo a los criterios 9 a 12 de vehículos L1e-A.”

Como resumen de todo lo anterior, respecto a los Vehículos de Movilidad Personal:

1.º) Son considerados vehículos, de conformidad con el apartado 6.º del Anexo I del RDLeg. 6/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el Texto Refundido de la LTSV y tal y como así lo regula la INSTRUCCIÓN 2016/V-124 de la DGT, según la normativa vista hasta este momento.

2.º) No son vehículos de motor de combustión interna, por exclusión respecto a la definición de los mismos que viene recogida en el Anexo II del RD 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos y apartado 9 del Anexo I del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial aprobado por RDLeg. 6/2015, de 30 de octubre.

3.º) No son los vehículos de motor de dos ruedas ligero de la Categoría L1e del Reglamento de la UE 168/2013, ni de ninguna de sus dos Subcategorías L1e-A ó L1e-B.

4.º) Son vehículos con sistema de auto-equilibrado, pues los excluye de la aplicación del Reglamento (UE) 168/2013 su artículo 2 i); y sin sillín, por exclusión también, conforme al artículo 2 j) del Reglamento 168/2013 de la UE; quedando aparte excluidos del concepto de VMP los vehículos sin sistema de auto-equilibrado y con sillín, según INSTRUCCIÓN de la DGT 2019/S-149 TV-108.

5.º) Para el caso de contar con sistema de auto-equilibrado y sillín o plaza de asiento para el conductor, su punto R deberá estar situado a una altura inferior o igual a 540 mm, por exclusión respecto a los vehículos con sillín superior a dicha altura que entrarían en la Categoría L1e según el artículo 2 apartado k) del Reglamento UE 168/2013, e INSTRUCCIÓN de la DGT 2019/S-149 TV-108.

6.º) Por exclusión, no son ciclos o bicicletas de pedales con pedaleo asistido, pues los VMP se propulsan exclusivamente por motor, a diferencia de aquéllos y quedan por tanto excluidos de la aplicación del RD 339/2014, de 9 de mayo, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, según su artículo 2 c); tampoco son vehículos de movilidad reducida por la definición que de los mismos hace el Anexo II del Reglamento General de Vehículos, e Instrucción de la DGT 2019/S-149 TV-108; ni vehículos concebidos para competición.

7.º) Son vehículos que pueden alcanzar una velocidad de entre 6 km/h a 25 km/h, pues los productos con velocidades de hasta 6 km/h, son considerados juguetes conforme al Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, e Instrucción 2019/S-149 TV-108 de la DGT.

8.º) Pasarían a tratarse como ciclomotores, aquellos vehículos con potencia nominal o neta continua máxima superior a 1.000 W, por corresponder a la Subcategoría L1e-B del Reglamento UE 168/2013, hasta los 4.000 W de la Categoría L1e, “o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico”,tal y como define a los ciclomotores el apartado 9 del Anexo I del TR de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y

Seguridad Vial, si su velocidad supera los 25 km/h hasta los 45 km/h; o en su caso L1e-A, denominados ciclos de motor, si la potencia de la propulsión auxiliar se interrumpe a una velocidad del vehículo  $\leq 25$  km/h y su potencia nominal o neta continua máxima es de  $\leq 1\ 000$  W. Así mismo, tampoco serían VMP, los vehículos con una tensión de trabajo superior a 100VCC o 240VAC, según la Instrucción de la DGT 2019/S-149 TV-108.

9.º) No les es exigible a sus conductores la obtención de seguro obligatorio pues el mismo es exigido para los vehículos a motor conforme al artículo 1 del "Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor" y "Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor", salvo que la autoridad municipal determine en sus Ordenanzas la necesidad de un seguro de responsabilidad civil para la conducción de los VMP, en aras de garantizar lo dispuesto en el artículo 3.1 del Reglamento General de Circulación.

9.º) No se les exige autorizaciones administrativas para conducir ni para circular, al estar excluidos del ámbito del Reglamento UE 168/2013 y tal y como recoge la INSTRUCCIÓN de la DGT 2019/S-149 TV-108.

D) Finalmente, el RD 970/2020, de 10 de noviembre, publicado en el BOE de 11 de noviembre de 2020, viene a:

D.1.º) Modificar el Anexo II del RD 2822/1998, de 23 de diciembre del Reglamento General de Vehículos, según el cual:

a) Artículo segundo apartado 6 a), Definición de "Vehículo a motor: Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías, los vehículos para personas de movilidad reducida, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal".

b) Artículo segundo apartado 6 d), Definición de VMP: «Vehículo de movilidad personal: Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 (LA LEY 2704/2013) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.»

D.2.º) Introducir el artículo 22 bis al RD 2822/1998, de 23 de diciembre del Reglamento General de Vehículos, según el cual:

«Artículo 22 bis Vehículos de movilidad personal.

1. Los vehículos de movilidad personal quedan exceptuados de obtener la autorización administrativa a la que hace referencia el apartado 1 del artículo 1.»

"2. Los vehículos de movilidad personal requerirán para poder circular el certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional recogidos en su manual de características, así como su identificación.

3. El manual de características de los vehículos de movilidad personal se aprobará por Resolución del Director General de Tráfico".

D.3.º) Introducir el apartado k) al artículo 3 al RD 2822/1998, de 23 de diciembre del Reglamento General de Vehículos, según el cual:

k) Manual de características de los vehículos de movilidad personal. Documento elaborado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y aprobado mediante resolución de su titular, en el que se establecerá los requisitos técnicos que los vehículos de movilidad personal deben cumplir para su puesta en circulación, la clasificación de los mismos, los procesos de ensayo para su certificación y los mecanismos que se emplearán para su fácil identificación. El manual se publicará en el Boletín Oficial del Estado y en la página web de la Dirección General de Tráfico ([www.dgt.es](http://www.dgt.es)). El manual será actualizado cuando se modifiquen los criterios reglamentarios en materia de vehículos, tanto de carácter nacional como de la Unión Europea, o cuando la aparición de nuevas formas de movilidad lo requiera.»

D.4.º) En la Disposición Transitoria Única del RD 970/2020 se establece además que:

“Disposición transitoria única. Régimen transitorio.

La obligación de disponer de certificado para la circulación y su identificación, conforme a lo establecido en el Manual de características de los vehículos de movilidad personal, será de aplicación a los veinticuatro meses de la publicación del manual de características de los vehículos de movilidad personal en el «Boletín Oficial del Estado».

A fecha actual, no consta Resolución del titular de la Jefatura Central de Tráfico para la aprobación del Manual de características de los VMP, ni su publicación en el BOE.

D.5.º) Modificar el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en su Artículo primero apartado 2, según el cual:

1. El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de:

- a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.
- c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no serán contabilizados.

2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad municipal.

(...)

7. Las autoridades municipales y titulares de la vía podrán adoptar las medidas necesarias para lograr el calmado del tráfico y facilitar la percepción de los límites de velocidad establecidos.

(...)”.

D.6.º) En relación con lo anterior, la Disposición final Única del RD 970/2020 establece así mismo que:

Disposición final única. Entrada en vigor.

El presente real decreto entrará en vigor el 2 de enero de 2021. No obstante, la modificación del artículo 50 del Reglamento General de Circulación (LA LEY 1951/2003) entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

D.7.º) Introducir el apartado 4 al artículo 38 del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, en su Artículo primero apartado 1, según el cual:

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

«4. Se prohíbe circular por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado con vehículos de movilidad personal. Asimismo, queda prohibida la circulación de estos vehículos en túneles urbanos.»

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, procede la tramitación de una Ordenanza Reguladora de los Vehículos de Movilidad Personal en el término municipal de Cartagena, en virtud de la competencia general que otorga el artículo 7 del "Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial" según el cual:

"Artículo 7. Competencias de los municipios.

Corresponde a los municipios:

a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

c) La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor.

La retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.

Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los términos que reglamentariamente se determine.

d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.

e) La realización de las pruebas a que alude el artículo 5.º) en las vías urbanas, en los términos que reglamentariamente se determine.

f) El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.

g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales."

En aplicación del principio de transparencia, en este preámbulo se reconoce concretamente cuales son los objetivos perseguidos por la norma. Asimismo, conforme a lo establecido en el art. 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el Proyecto de Ordenanza se ha sometido a la consulta pública previa en el portal web municipal con objeto de recabar la opinión de los sujetos y organizaciones afectadas por la futura norma acerca de los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa, la necesidad y oportunidad de su aprobación y los objetivos de la misma.

Por lo que se refiere al cumplimiento del principio de eficiencia, la iniciativa normativa debe evitar cargas administrativas innecesarias o accesorias y racionalizar, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos.

### **Artículo 1. Objeto de la ordenanza**

La presente Ordenanza tiene por objeto regular la circulación y el estacionamiento de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), definidos como tales según la normativa de tráfico en vigor, en el término municipal de Cartagena, sin perjuicio de la observancia de la normativa vigente sobre tráfico, seguridad vial y circulación de vehículos y su integración en el funcionamiento global del sistema de movilidad en la ciudad.

### **Artículo 2. Definición y clasificación**

Según lo establecido en Apto A "Definiciones" del Anexo II "Definiciones y categorías de los vehículos" del Real Decreto 970/2020 de 10 de noviembre, se establece la siguiente definición de VMP:

Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. solo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.

Se excluyen de la definición anterior los siguientes vehículos:

- Vehículos sin sistema de auto-balanceo y con sillín,
- vehículos diseñados específicamente para circular fuera de las vías públicas o vehículos concebidos para competición,
- los vehículos para personas con movilidad reducida,
- los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VCA,
- los vehículos considerados juguetes,
- las bicicletas eléctricas (EPAC),
- los vehículos que no transportan personas (por ejemplo, robots de carga)

### **Artículo 3. Velocidad máxima y espacios de circulación.**

1. La velocidad máxima de los VMP en ningún caso podrá exceder los 25 Km/hora. Rebasar esta velocidad se considera como una falta grave que, en caso de detectarlo por agente de la autoridad, facultará a éste para la inmovilización del VMP y levantamiento de la correspondiente sanción, según normativa de tráfico al respecto.

2. \*Se limita a velocidad máxima de VMP a 20 Km/hora en vías urbanas que dispongan de plataforma única de calzada y acera, (por ejemplo, Calle Jara), siendo necesario respetar la prioridad de los peatones, adecuar la velocidad a su paso y no hacer ninguna maniobra que afecte negativamente a su seguridad y pudiendo la autoridad municipal rebajar el límite de velocidad máxima a 10 km/h, previa señalización específica.

3. Se autoriza a circular por vías urbanas estando prohibida la circulación de los VMP por travesías, vías interurbanas, autopistas y autovías que transcurren dentro del municipio así como en túneles urbanos.

4. Se prohíbe circular por las aceras y por las zonas peatonales exclusivas como por ejemplo CI Mayor, Pza Ayuntamiento, CI Honda, CI San Fernando.

5. Podrán circular por el carril bici en la calzada. En los tramos donde no existan carriles bici en calzadas, circularán por las calzadas, por su derecha, en las vías de un solo carril por sentido de circulación.

6. Reglas de circulación: los conductores de VMP deberán respetar el Código de Circulación, y en particular deberán respetar las siguientes reglas:

a. Los VMP circularán en fila y tendrán la obligación de viajar por el carril habilitado.

b. Los conductores de VMP dotados de manillar deberán conducir sin dejar de sujetar con ambas manos el mismo.

c. Los conductores de VMP deberán anunciar sus intenciones de giro mediante indicadores de dirección, en caso de que el VMP los tenga instalados, o señales manuales de indicación de cambio de dirección.

d. De acuerdo a lo establecido en artículo segundo del Real Decreto 970/2020 de 10 noviembre en el que se modifican determinados aspectos del Reglamento General de circulación, los VMP deberán portar Certificado de Circulación y Manual de características de los vehículos de movilidad personal cuando éstos estén disponibles.

7. Los conductores de VMP deberán adecuar la velocidad en vías ciclistas/pistas-bici, así como ceder el paso al peatón en vías compartidas con éste y no podrán circular en aceras-bici en que los carriles bici compartan plataforma con la acera.

8. Los VMP no podrán ser usados por más de una persona simultáneamente.

\* El límite máximo de velocidad de 20 km/h en vías urbanas que dispongan de plataforma única de calzada y acera, entra en vigor a partir del 11 de mayo de 2021. No obstante, la rebaja del límite de velocidad a 10 km/h en las vías urbanas de estas características, entrará en vigor con efectos desde la publicación de la Ordenanza Municipal en el ejercicio del actual artículo 50.1 del RD 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, previa señalización específica.

#### **Artículo 4. Estacionamiento de VMP**

Las siguientes normas de estacionamiento serán de aplicación a los precitados tipos de vehículos con carácter general, así como sus asimilables. Asimismo y con aplicación a todos los supuestos previstos en este artículo, sin perjuicio de las sanciones que correspondan, conforme al artículo 7.

#### **Límites y condiciones al estacionamiento de VMP:**

1. Los vehículos de movilidad personal (VMP) podrán estacionar amarrados en las mismas condiciones que las establecidas en la normativa vigente para las bicicletas.

2. Los vehículos de movilidad personal (VMP) destinados al arrendamiento individual o pertenecientes a sistemas de movilidad compartida estacionarán en los espacios y bajo las condiciones estipuladas en las autorizaciones o licencias que se otorguen para el ejercicio de esa actividad.

3. Ningún vehículo de movilidad personal (VMP) podrá estacionar en lugares que obstaculicen el tránsito peatonal, de vehículos o en elementos de indicación para invidentes y rampas de acceso a sillas de ruedas, el uso de mobiliario urbano ni el acceso a inmuebles o servicios, en especial el acceso a paradas de transporte público y, en ningún caso, junto a la fachada de edificios.

Se prohíbe atarlos a árboles, semáforos, bancos y otros elementos de mobiliario urbano, delante de zonas de carga y descarga o en lugares reservados a otros usuarios y a personas con movilidad reducida; o en servicios o zonas de estacionamiento prohibido, salidas de emergencia, hospitales, clínicas o ambulatorios y zonas de servicio de los Servicios Públicos, así como en las aceras.

#### **Artículo 5. Condiciones de uso**

##### **Serán de uso unipersonal y no podrán transportar viajeros.**

1. Las condiciones generales de uso, circulación y prioridad de los vehículos de movilidad personal (VMP) serán las mismas que las previstas en la normativa vigente para las bicicletas, sin perjuicio de las disposiciones específicas establecidas en esta Ordenanza.

2. El uso del casco será obligatorio para los usuarios de los VMP.

3. La edad mínima permitida para circular con un VMP es de 15 años.

4. Es obligatorio la contratación de un seguro de responsabilidad civil para el usuario y frente a terceros.

5. Los conductores de VMP deberán usar los mismos de forma que se garantice su visibilidad y la seguridad en su empleo, siendo obligatorio la existencia de dispositivos luminosos de color blanco en la parte delantera y color rojo fijo o intermitente en la parte trasera. Su uso será obligatorio.

6. Será obligatorio el uso de prendas reflectantes.

7. En el caso de la utilización con fines turísticos comerciales sólo podrán circular con autorización del Área correspondiente del Ayuntamiento de Cartagena y con las debidas autorizaciones relativas a dicha actividad económica.

8. Queda prohibido conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos, así como aparatos de telefonía móvil o cualquier otro medio o sistema de comunicación que pudiera reducir o eliminar la percepción sonora del entorno.

9. Con el fin de garantizar la seguridad de los propios conductores, así como de los del entorno, será obligatorio someterse, cuando así se les requiera, a las mismas pruebas de alcohol y estupefacientes que el resto de los conductores, siendo aplicables los mismos límites.

10. Uso de calzado adecuado: Con el fin de que el conductor pueda controlar el VMP en todo momento de una forma segura y realice para ello las actuaciones oportunas, será obligatorio que los conductores de VMP lleven en todo momento calzado que sujete y proteja suficientemente los pies, no pudiendo ir descalzos o con calzado excesivamente suelto.

### Prioridad peatonal

Los conductores de los VMP deben circular con diligencia y precaución para evitar daños propios o a terceros, no poner en peligro al resto de los usuarios de la vía y respetar siempre la preferencia de paso de los peatones.

Es obligatorio detenerse cuando haya peatones esperando y se cruce un paso de peatones para evitar situaciones de conflicto con los peatones, así como tomar las precauciones necesarias.

Es necesario respetar la prioridad de los peatones, adecuar la velocidad a su paso y no hacer ninguna maniobra que afecte negativamente a su seguridad.

### Artículo 6. Actividad de explotación comercial

Con carácter general, será obligatoria la identificación y registro para vehículos y ciclos que desarrollen una actividad económica.

1. Los vehículos de movilidad personal (VMP) destinados a actividades de explotación comercial, incluidos los sistemas de vehículo compartido y las actividades turísticas, requerirán previa autorización municipal para el ejercicio de la actividad.

2. En la autorización se establecerán las condiciones del ejercicio.

3. El ejercicio de la actividad comercial sin la preceptiva autorización municipal facultará a los agentes de la autoridad municipal para la retirada de los vehículos de movilidad personal (VMP) de las vías públicas.

4. Los titulares de la explotación económica deben velar porque los usuarios de los vehículos de movilidad personal y ciclos de más de dos ruedas dispongan de un nivel de habilidad mínimo que garantice su seguridad y la del resto de los usuarios de la vía pública. Asimismo, deben informar de las rutas autorizadas y las condiciones de circulación.

### Artículo 7. Infracciones y sanciones.

1. Son infracciones administrativas relativas al uso y circulación de los vehículos de movilidad personal (VMP) las recogidas en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en el Reglamento General de Circulación que les resulten aplicables, o normativa que los sustituya.

Estas infracciones serán sancionadas con las multas previstas en tal normativa, según los siguientes códigos:

INFRACCIÓN	ARTÍCULO
Estacionar en aceras y zonas peatonales, así como en cualquier lugar distinto de los específicamente habilitados para dichos vehículos.	OMT 151.03 OMT 151.15.0 CIR 121.5.5A
El incumplir las condiciones de amarre y estacionamiento establecidas en el artículo 4 de la presente ordenanza.	CIR 91.1.5A OMT 151.0.2 OMT 151.0.16 OMT 151.7.0 OMT 151.16.0 OMT 151.8.0 OMT 151.14.0 OMT 151.0.1 OMT 151.3.0 OMT 151.19.0
Exceder de la velocidad máxima permitida en el régimen de circulación previsto en las zonas de plataforma única y plataforma única compartida.	CIR 50.1.5A
Circular por las zonas no permitidas como aceras y áreas residenciales.	OMT 11.0.0
Transportar viajeros excediendo el uso unipersonal de los VMP.	CIR9.1.5A CIR 9.1.5B
No disponer de seguro.	SOA 2.1

INFRACCIÓN	ARTÍCULO
Transporte de mercancías.	
No llevar el calzado adecuado	CIR98.1.5C CIR 98.3.5A
No ir dotado de luces y/o chaleco reflectante	CIR 98.1.5C
Actuaciones que pongan en peligro la seguridad del propio conductor, de peatones, u otros usuarios de la vía como conducción temeraria o negligente.	CIR3.1.5A CIR 3.1.B
La utilización de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores de sonido u otros dispositivos que pudieran reducir o eliminar la percepción sonora del entorno	CIR 18.2.5A
Circular empleando el teléfono móvil.	CIR 18.2.5B
Circular en sentido contrario de circulación	CIR 41.1.5A
Exceder los 25 km/h de velocidad máxima	
Circular bajo los efectos del alcohol y estupefacientes	CIR 20.1 LSV 14.1.1.5A
Negarse a someterse a las pruebas de alcohol y estupefacientes	LSV14.2.5A CIR 21.1.5F

- LSV: Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

- CIR: Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre

- OMT: Ordenanza Municipal de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad vial (BORM de 8 de agosto de 2006)

- SOA: Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004 de 29 octubre (BOE n.º 26, de 5 noviembre)

- VEH: Real Decreto 2822/1988, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos

### Responsabilidad

Para los casos de infracciones cometidas por menores de 18 años, serán los padres quienes respondan por los menores de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1903 del Código Civil.

Con independencia de la sanción que pudiera corresponder, procederá la inmovilización, retirada y depósito municipal del vehículo y demás medidas provisionales en los casos previstos en la normativa estatal de Tráfico y Seguridad Vial, RD Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido sobre la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, así como en los casos de incumplimiento de la presente ordenanza, con las especificaciones y salvedades efectuadas en el art. 104.7 RD Legislativo 6/2015: En casos de arrendamiento, la inmovilización se sustituye por prohibición del uso del vehículo por el infractor

### Inmovilización y retirada

Serán causas de inmovilización y retirada de vehículo:

- Circular sin seguro
- Dar positivo en pruebas de alcohol y/o estupefacientes.
- Negarse a la realización de las pruebas de alcohol y estupefacientes legalmente establecidas.
- Manipulación de las características técnicas del VMP

### Disposición adicional primera. Difusión normativa

Para dar a conocer la Ordenanza y conseguir su efectivo cumplimiento, se implantarán medidas de acompañamiento para la difusión y sensibilización de la misma.

### Disposición final. Entrada en vigor

La presente ordenanza entrará en vigor una vez transcurridos quince días, contados desde el siguiente al de la publicación de su texto íntegro en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local.

