



FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07

NIF: P3001600J



PROPUESTA QUE FORMULA LA EXCMA. SRA VICE ALCALDESA DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA, CONCEJAL DEL ÁREA DE GOBIERNO DE VICEALCALDÍA Y URBANISMO, VIVIENDA Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS, PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO Y MEDIO AMBIENTE, A LA COMISIÓN INFORMATIVA DE URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE SOBRE APROBACION DEFINITIVA DE "ORDENANZA MUNICIPAL DE REGULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE CARTAGENA".



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24

1. ANTECEDENTES

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, 7 y 9, 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





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



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 cm³, 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 2º 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 de l 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."*



FIRMADO POR
Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24



FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



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 artulgios 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) $\leq 4 \text{ 000 kW}$ 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) $\leq 1 \text{ 000 W}$ 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.



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24



FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



(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:

1º) Son considerados vehículos, de conformidad con el apartado 6º 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.

2º) 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.

3º) 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.

4º) 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.

5º) 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.

6º) 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.

7º) 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.

8º) Pasarían a tratarse como ciclomotores de la Subcategoría L1e-B, aquellos vehículos de la Categoría L1e, que no se consideran ciclos a motor de la Subcategoría L1e-A del Reglamento UE 168/2013 . 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.

9º) 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



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



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.

9º) 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.1º) 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.2º) 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.3º) 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



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



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). 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.4º) 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.5º) 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.6º) 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.7º) 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.



Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24



FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



«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.»



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24

Por todo lo anterior se considera necesario la aprobación de una nueva **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.

) El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.

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

Con la nueva **Ordenanza Reguladora de los Vehículos de Movilidad Personal en el término municipal de Cartagena**, el Ayuntamiento pretende dotarse de mecanismos eficaces en materia de movilidad personal, en un doble aspecto, por un lado que regulen el empleo de estos vehículos en condiciones de seguridad por parte de los usuarios de la vía, no solo de los propios usuarios de los VMP sino de usuarios de vehículos en general, peatones y ciclistas, y, por otro, faciliten la transición hacia un nuevo modelo de movilidad más respetuosa con el medio ambiente





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



y menos contaminante en la ciudad.

A tal fin, En fecha **1 de julio de 2021** se aprobó inicialmente por Pleno Municipal del Excmo Ayuntamiento de Cartagena de texto de **"ORDENANZA MUNICIPAL DE REGULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE CARTAGENA"**. con posterioridad se publicó en Boletín Oficial de la Región de Murcia de fecha 17 de agosto de 2021 Edicto de aprobación inicial de la "Ordenanza municipal de regulación de vehículos de movilidad personal en el término municipal de Cartagena", procediendo a continuación a la apertura de un plazo de exposición pública de la misma, con el fin de posibilitar a la ciudadanía su estudio y presentación de alegaciones posterior, siendo a la fecha de cierre del precitado que se ha presentado un total de 3 alegaciones, las cuales fueron cumplidamente informadas por los Servicios Técnicos.

2. **TRAMITE DE CONSULTA PUBLICA**

Se ha dado cumplimiento al artículo 133 de la Ley 39/2015 de 1 de Octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Admingistraciones Públicas, que establece que con carácter previo a la elaboración del proyecto, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de sus aspectos fundamentales a tener en consideración. Consta Informe de valoración emitido por técnicos municipales acerca de las aportaciones realizadas en esta fase de consulta pública.

En cumplimiento de los artículos 20 (organización municipal), 22 (competencias del Pleno), 47 (régimen de mayorías), 49 (tramitación de ordenanzas locales), y 70 (publicación y notificación), todos ellos de la Ley 7/1985 Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL), se ha seguido el presente procedimiento:

- Aprobación inicial por el Pleno. En Sesión celebrada el 1 de julio de 2021, según consta certificado al efecto.
- Trámite de información pública y audiencia a los interesados, por plazo mínimo de treinta días, para la presentación de reclamaciones y sugerencias. Se han presentado reclamaciones por parte de las siguientes empresas, dentro del plazo establecido:
 - Alegaciones que presenta D. Gonzalo Abad Muñoz, concejal no adscrito.
 - Alegaciones aportadas por Asociación Movilidad Personal Región de Murcia (en adelante, AMPERM).
 - Alegaciones aportadas por SPIN, filial de movilidad urbana de FORD (en adelante, SPIN).

Asimismo, se reciben puntualizaciones al texto formuladas por Jefatura Provincial de Tráfico de Murcia.



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



Consta informe de los Servicios técnicos informando de las citadas alegaciones y sugerencias, el cual se transcribe a continuación:

“ 1. INTRODUCCIÓN

En fecha 1 de julio de 2021 se aprobó inicialmente por Pleno Municipal del Excmo Ayuntamiento de Cartagena de texto de “ORDENANZA MUNICIPAL DE REGULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE CARTAGENA” . con posterioridad se publicó en Boletín Oficial de la Región de Murcia de fecha 17 de agosto de 2021 Edicto de aprobación inicial de la “Ordenanza municipal de regulación de vehículos de movilidad personal en el término municipal de Cartagena”, procediendo a continuación a la apertura de un plazo de exposición pública de la misma, con el fin de posibilitar a la ciudadanía su estudio y presentación de alegaciones posterior, siendo a la fecha de cierre del precitado que se ha presentado un total de 3 alegaciones, a saber:

- Alegaciones que presenta D. Gonzalo Abad Muñoz, concejal no adscrito.
- Alegaciones aportadas por Asociación Movilidad Personal Región de Murcia (en adelante, AMPERM).
- Alegaciones aportadas por SPIN, filial de movilidad urbana de FORD (en adelante, SPIN).

Asimismo, se recibe informe de la Jefatura Provincial de Tráfico de Murcia al respecto.

Los textos aportados en las alegaciones a la presente Ordenanza se adjuntan en anexo al final del presente informe técnico, siendo lo informado en cada uno de los epígrafes lo siguiente:

1 - ALEGACIONES FORMULADAS POR AMPERM

ALEGACION 1.1

Se solicita en primer lugar que exista una mayor cantidad de carriles bici/sostenible. A este punto se debe informar la no procedencia de tal alegación, no por no procedente, sino por no ser el foro adecuado, ya que se trata de unas alegaciones a una Ordenanza reguladora del uso de los VMP.

A continuación se alega que, dado el uso múltiple que de los carriles bici se pretende efectuar en adelante, se sustituya la denominación de los mismos de carriles bici a carriles sostenibles, dentro del marco de la movilidad sostenible. Considera el redactor en primer término que se trata de una cuestión meramente etimológica, que Contradice la Ley de Tráfico, donde en su anexo I, conceptos básicos, establece que:

“A los efectos de esta ley y sus disposiciones complementarias, se entiende por:”

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.

75. Carril-bici. Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.

76. Carril-bici protegido. Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.

77. Acera-bici. Vía ciclista señalizada sobre la acera.



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24



78. Pista-bici. Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.

79. Senda ciclable. Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques”.

Por tanto y en aras de evitar una inseguridad jurídica al conjunto de usuarios de los mismos, entiende el redactor que **No procede el cambio de denominación.**

ALEGACION 1.2

Incorporación en las señales, como en carriles, calzadas, semáforos los pictogramas de VMP. Zonas de aparcamiento y carga seguras para los patinetes, tanto en los lugares y edificios (Organismos Públicos, Privados, Administraciones, Universidad, Museos, Sede Judicial, Grandes Almacenes, etc) en los que no se permita el acceso con VMP.

Señalización de paso tanto VMP como bicicletas cuando confluyen en un paso de peatones.

En siguiente lugar se solicita se incorpore el pictograma de VMP y se incorporen zonas de carga y aparcamiento seguras. en el mismo sentido que lo peticionado, no se trata de un foro de fomento de uso de los VMP sino de Ordenanza reguladora, con lo que **No procede, la señalización varía queda fuera del objeto de la presente Ordenanza.** Además, existen otros foros cuya idoneidad queda fuera de toda duda, como pueda ser el constituido por la Mesa de la Movilidad, foro en el cual AMPERM participa.

ALEGACION 1.3

De igual forma se informa en los aspectos de “Convenio con determinados transportes públicos” “Establecer rutas turísticas” y “Creación de la oficina de Sostenibilidad”, “Sistema de alquiler de VMP”, “Uso, divulgación, fomento del VMP”, En este caso se debe informar que existe un procedimiento abierto en ese sentido. Por consiguiente, **no procede por encontrarse fuera del ámbito de la Ordenanza.** Además, existen otros foros cuya idoneidad queda fuera de toda duda, como pueda ser el constituido por la Mesa de la Movilidad, foro en el cual AMPERM participa.

ALEGACION 1.4

A continuación, en su apartado de REGULACIÓN JURIDICA, se alega que, según el Foro Internacional del Transporte de la OCDE los VMP no suponen un mayor riesgo que las bicicletas, y por tanto se deberían regular de forma similar. A este respecto y tras elevar consultas con Policía Local, **se considera procedente aceptar lo solicitado** respecto al uso de casco, que pasa a ser muy recomendable en tanto no se publique norma de superior rango, siendo de aplicación lo que se establezca en la misma a partir de ese momento. De igual forma se procederá en lo relativo a uso de prendas reflectantes, en similares términos. En los aspectos de adelantamiento por parte de vehículos motorizados, prioridades de paso, apertura de puertas, señalización y semáforos, se trata de aspectos ya regulados en la Normativa vigente de circulación.

De esta forma, en el artículo 5. Condiciones de uso, en sus Apto 2, 4 y 6 definía como obligatorio el uso de casco, contratación de seguro y empleo de prendas reflectantes, pasando ahora al siguiente formulado:





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



2. El uso del casco será muy recomendable, en tanto no se publique norma de superior rango, siendo de aplicación lo que se establezca en la misma a partir de ese momento
- 3.
4. Se considera como altamente recomendable la contratación de un seguro de responsabilidad civil para el usuario y frente a terceros en tanto no se publique norma de superior rango, siendo de aplicación lo que se establezca en la misma a partir de ese momento
- 5.
6. El uso de prendas reflectantes será muy recomendable, en tanto no se publique norma de superior rango, siendo de aplicación lo que se establezca en la misma a partir de ese momento

ALEGACION 1.5

Circulación en vías Interurbanas de titularidad municipal

En este aspecto, el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre no establece distinción alguna por razón de titularidad, con lo que No procede efectuar esa salvedad que podría originar por el contrario confusión al usuario, dado que en tal caso debería de existir un catálogo, a día de hoy inexistente, sobre las vías interurbanas en las que se podría circular y las que no, además que obligaría a definir los accesos a pedanías. A mayor abundamiento con el precitado Real Decreto es en esas vías interurbanas donde los automóviles pueden alcanzar una velocidad superior con lo que los accidentes con los VMP serían de mayor gravedad previsible. **No procede por consiguiente esta alegación.**

ALEGACION 1.6

Carril Derecho, Carril 30

Se debe informar a este respecto que en el articulado de la Ordenanza, en su redacción actual, artículo 3, aptdo 3, se establece que "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", lo que es coherente a su vez con el aptdo 5 del precitado en el que se establece que "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". La regulación por el contrario de los denominados carriles 30 se encuentra en el Real Decreto 970/2020 de 10 de noviembre, que establece las velocidades máximas en tales vías de circulación y obliga a la velocidad 30 en las de un solo carril por sentido, de igual forma a lo articulado en el texto actual. **No procede por consiguiente tal alegación.**

ALEGACION 1.7

Obligatoriedad de circulación por el centro de carril



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



Como detalla, se trata de una recomendación actualmente, Se reformulará el articulado actual, en el sentido de que deberán circular por su derecha, en tanto no se publique una norma de rango superior que lo modifique, estando a lo estipulado en la misma a partir de su publicación en el Boletín correspondiente.

De esta forma el artículo 3 aptdo 5 queda de la siguiente forma:

5. Circularán 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 más de un carril por sentido, en el derecho, en tanto no se publique una norma de rango superior que lo modifique, estando a lo estipulado en la misma a partir de su publicación en el Boletín correspondiente. En las vías de más de un carril por sentido, para efectuar cruces deberán hacerlo por espacios habilitados al efecto, respetando las normas de los mismos.

ALEGACION 1.8

Edad mínima 15 años

A este respecto, el artículo 5, Condiciones de Uso, aptdo 3, establece en su redacción actual "La edad mínima permitida para circular con un VMP es de 15 años." Con lo que ya ha sido contemplado este aspecto, en aras de la simplificación normativa como se solicita, pero no podrán en ningún caso circular dos personas en un VMP ni, dado que como se define en la normativa, se trata de un vehículo, podrá éste ser operado por menor de 15 años. **No procede esta alegación.**

ALEGACION 1.9

Casco solo obligatorio hasta los 15 años

No se puede conducir un vehículo de estas características por menore de 15, por consiguiente, **no procede esta alegación.**

ALEGACION 1.10

Señalización de las vías 50

No procede dado que no se trata de un aspecto competencial recogido en el marco de esta Ordenanza.

ALEGACION 1.11

Cedas para bicis y VMP en semáforos exclusivamente peatonales y giros a derecha

No procede dado que no se trata de un aspecto competencial recogido en el marco de esta Ordenanza.

ALEGACION 1.12



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



Uso excepcional y condicionado de VMP en vías peatonales para personas certificadas PMR

A este respecto y según se pronuncia el Real Decreto 970/2020 al definir específicamente los VMP: " 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.» a la vista de lo anteriormente expuesto queda perfectamente claro que un VMP no es un vehículo adaptado para personas con PMR, con lo que no le es de aplicación lo establecido en esta Ordenanza.

No procede por consiguiente esta alegación.

ALEGACION 1.13

Autorización para llevar carro homologado para transporte infantil

Dado que se trata de un vehículo de movilidad personal, el hecho de incluir un carro para transporte de otra persona conculca lo establecido en la propia definición de los mismos. A mayor abundamiento y en caso de circular por calzada, aun siendo estas de un solo carril por sentido, el hecho de llevar un vehículo con un carro posterior de transporte incidirá en la seguridad de los mismos, con lo que **No procede la alegación.**

2 – ALEGACIONES FORMULADAS POR D. GONZALO ABAD MADRID, Concejal no adscrito de esta Corporación.

ALEGACION 2.1

Artículo 2, Definición y clasificación. No se puede compartir el postulado del Sr Abad, dado que la redacción actual del precitado artículo consiste en lo estipulado en el Real Decreto 970/2020 de 10 de noviembre, por el que se modifica 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. A la vista de lo anteriormente expuesto, **No Procede modificar este apartado.**

ALEGACION 2.2

Similar argumento se puede efectuar igualmente para el siguiente apartado en cuestión, artículo 3 Velocidad Máxima y espacios de circulación, en lo que a velocidades se refiere. Las velocidades máximas permitidas se encuentran fijadas en el Real Decreto 970/2020 de 10 de noviembre. **No procede** por encontrarse ya regulado por normativa superior.

ALEGACION 2.3



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



En siguiente lugar, se afirma que "el peligro que causa un VMP circulando por un carril bici en acera es muy similar al que causa un ciclista, pero mucho menor que el que corre un VMP circulando por la calzada o por un carril bici en calzada". Se solicita puedan usar los carriles bici en acera, a este respecto, Según la definición establecida en Real Decreto 970/2020, los VMP tienen la consideración de vehículos, por tanto, su espacio de circulación es el de los vehículos y no las aceras.

Por tanto, **no se estima esta alegación.**

ALEGACION 2.4

Aporta una mayor claridad en la redacción la formulación ofrecida al enunciar: ", lo harán siempre por su derecha, y solamente en las vías de un solo carril por sentido de circulación." A este apartado, informar que **no existe inconveniente en matizar que circularán por su derecha**, pero las vías de circulación ya se encuentran definidas en el Real Decreto 970/2020.

De esta forma el artículo 3 aptdo 5 queda de la siguiente forma:

3 Circularán 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 más de un carril por sentido, en el derecho, en tanto no se publique una norma de rango superior que lo modifique, estando a lo estipulado en la misma a partir de su publicación en el Boletín correspondiente. En las vías de más de un carril por sentido, para efectuar cruces deberán hacerlo por espacios habilitados al efecto, respetando las normas de los mismos.

ALEGACION 2.5

A continuación, en artículo 5, condiciones de uso, se solicita cambio en el sentido de que el casco deje de ser obligatorio como hasta ahora en toda circunstancia y pase a ser únicamente recomendable.

se considera procedente aceptar lo solicitado respecto al uso de casco, que pasa a ser muy recomendable en tanto no se publique norma de superior rango, siendo de aplicación lo que se establezca en la misma a partir de ese momento. De igual forma se procederá en lo relativo a seguro y uso de prendas reflectantes, en similares términos

De esta forma, en el artículo 5. Condiciones de uso, en sus Apto 2, 4 y 6 definía como obligatorio el uso de casco, contratación de seguro y empleo de prendas reflectantes, pasando ahora al siguiente formulado:

7. El uso del casco será muy recomendable, en tanto no se publique norma de superior rango, siendo de aplicación lo que se establezca en la misma a partir de ese momento

8.

9. Se considera como altamente recomendable la contratación de un seguro de responsabilidad civil para el usuario y frente a terceros en tanto no se publique norma de superior rango, siendo de aplicación lo que se establezca en la misma a partir de ese momento

10.

11. El uso de prendas reflectantes será muy recomendable, en tanto no se publique norma de superior rango, siendo de aplicación lo que se establezca en la misma a partir de ese momento



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



4 – ALEGACIONES FORMULADAS POR SPIN, filial de movilidad de FORD

ALEGACION 3.1

Se solicita en primer lugar la Eliminación de la prohibición de circular por aceras-bici. A este respecto, según la definición establecida en Real Decreto 970/2020, los VMP tienen la consideración de vehículos, por tanto, su espacio de circulación es el de los vehículos y no las aceras.

Por tanto, **no se estima esta alegación.**

ALEGACIÓN 3.2

A continuación, se formula alegación sobre Limitar la obligación del uso del casco y las prendas reflectantes a menores de edad y a usuarios profesionales.

se considera procedente aceptar parcialmente lo solicitado respecto al uso de casco, que pasa a ser muy recomendable en tanto no se publique norma de superior rango, siendo de aplicación lo que se establezca en la misma a partir de ese momento. De igual forma se procederá en lo relativo a uso de prendas reflectantes, en similares términos

De esta forma, en el artículo 5. Condiciones de uso, en sus Apto 2, 4 y 6 definía como obligatorio el uso de casco, contratación de seguro y empleo de prendas reflectantes, pasando ahora al siguiente formulado:

12. El uso del casco será muy recomendable, en tanto no se publique norma de superior rango, siendo de aplicación lo que se establezca en la misma a partir de ese momento

13.

14. Se considera como altamente recomendable la contratación de un seguro de responsabilidad civil para el usuario y frente a terceros en tanto no se publique norma de superior rango, siendo de aplicación lo que se establezca en la misma a partir de ese momento

15.

16. El uso de prendas reflectantes será muy recomendable, en tanto no se publique norma de superior rango, siendo de aplicación lo que se establezca en la misma a partir de ese momento

ALEGACION 3.3

A continuación, se propone ampliar el alcance del artículo 6. Incorporar criterios de sostenibilidad ambiental en la regulación de la actividad de explotación comercial.

Esta alegación no es objeto de la presente Ordenanza, no procede. No obstante, dichas cláusulas vienen siendo estudiada pormenorizadamente en otros foros de mayor precisión, dado que coincide con las Líneas directrices marcadas en Contratación Verde por este Equipo de



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



Gobierno. se contemplan en los diversos Pliegos Técnicos al efecto.

ALEGACION 3.4

En último lugar y como Anexo, se formula la siguiente solicitud:

4. [ANEXO] Condiciones del régimen de autorizaciones de arrendamiento de VMPs

Desde Spin somos conscientes que la ordenanza municipal no es el texto normativo adecuado para incluir las condiciones que debería establecer el régimen concurso de la actividad comercial de los VMP. No obstante, nuestra experiencia en otras ciudades nos indica que muchos de los principios generales que se establecen en las ordenanzas de VMP o en las de movilidad quedan anuladas en la práctica por la falta de una traslación de estas condiciones a los procesos de licitación. Debido a ello consideramos que es necesario que el futuro proceso de autorización de la actividad comercial de los VMP, sea cual sea su forma, vaya más allá de la mera valoración del precio de oferta y tenga en cuenta medidas destinadas a mejorar la calidad del servicio, su seguridad y la sostenibilidad medioambiental del modelo.

Entendiendo como de alto valor añadido la sugerencia efectuada por la empresa, coincide el redactor en que **no es la misma objeto de la presente Ordenanza**, siendo estudiada pormenorizadamente en otros foros de mayor precisión, dado que coincide con las Líneas directrices marcadas en Contratación Verde por este Equipo de Gobierno.

A continuación, se presentan aportaciones y puntualizaciones efectuadas por la Jefatura Provincial de Tráfico de Murcia, efectuadas electrónicamente sobre el texto publicado, relacionadas fundamentalmente con la mayor claridad del texto y que se pueden resumir en las siguientes:

Punt. 1.1

“Se considera todo el preámbulo excesivo en extensión, en sus referencias a normativas, materias o vehículos que no son objeto de la ordenanza. Se recomendaría ceñir las referencias a la normativa nacional, vigente y exclusiva de VMP”.

A la vista de la puntualización efectuada por la Jefatura provincial de Tráfico, y en aras de una mayor claridad en el articulado de la Ordenanza, ésta **pasa a reformular su preámbulo** de la siguiente forma:

“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



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



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.

Como resumen de la normativa actualmente en vigor, respecto a los Vehículos de Movilidad Personal:

1º) Son considerados vehículos, de conformidad con el apartado 6º del Anexo I del RDLeg. 6/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el Texto Refundido de la LTSV y el R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado pr Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

2º) No son vehículos de motor de combustión interna, por exclusión respecto a la definición de los mismos según el R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado pr Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

3º) No son los vehículos de motor de dos ruedas ligero de la Categoría L1e según lo establecido en R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado pr Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

4º) Son vehículos con sistema de auto-equilibrado, 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 R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado pr Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

5º) 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 y R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado pr Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

6º) 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 y R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

7º) 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, R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

8º) Pasarían a tratarse como ciclomotores, aquellos vehículos con potencia nominal



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24



AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA

Código Seguro de Verificación: H2AA C94P JRLC DWQD PD42

propuesta válida - SEFYCU 2024046

La comprobación de la autenticidad de este documento y otra información está disponible en <https://cartagena.sedipualba.es/>



FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



o neta continua máxima superior a 1.000 W, por corresponder a la Subcategoría L1e-B del Reglamento UE 168/2013 y R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico 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". Así mismo, tampoco serían VMP, los vehículos con una tensión de trabajo superior a 100VCC o 240VAC, según R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

9º) No les es exigible a sus conductores la obtención de seguro obligatorio pues el mismo es exigido para los vehículos a motor conforme a la normativa vigente de aplicación.

9º) 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 R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

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

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.2º) 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".



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



D.3º) 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). 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.4º) 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.5º) 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.6º) 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».



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



D.7º) 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.

) El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.

g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



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. “

Punt. 1. 2 Páginas 5 y 6

-Referencia normativa actual sobre consideración de vehículos: 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. Este RD está en vigor desde el 2 enero, por lo que no es adecuado en cuanto a su definición referirse a la Instrucción de 2016.

Como ya se encuentra plenamente en vigor, **se procede a sustituir las referencias efectuadas en el articulado inicial de la Ordenanza a la Instrucción DGT de 2016 y sustituyéndola por el precitado Real Decreto 970/2020.**

Punt. 1.3

-Precisamente, y dado que el objeto de la ordenanza son exclusivamente los VMP, sería más adecuado restringir el preámbulo a los mismos para evitar un exceso de información que resta mucha claridad

-Podría ser más adecuado decir que los VMP estarán sometidos en cuanto a la velocidad máxima, a 25 km/h por criterios de construcción salvo que la vía por la que se circulase impusiese límite inferior a éste, tales como las vías de plataforma única.

-La inmovilización del vehículo no es causa contemplada por la Ley de Seguridad Vial por exceso de velocidad. Parece una extralimitación que lo haga una ordenanza

A la vista de las puntualizaciones efectuadas por la Jefatura Provincial de Tráfico, el artículo 3 pasa a reformularse de la siguiente forma:

1. Los VMP estarán sometidos en cuanto a velocidad máxima a 25Km/h por criterios de construcción, salvo que la vía por la se circulase impusiese límite inferior a éste, tales como en vías de plataforma única. Rebasar esta velocidad se considera como una falta grave.

2. *Se limita a velocidad máxima de VMP a 20Km/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



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



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. Circularán 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 más de un carril por sentido, en el derecho, en tanto no se publique una norma de rango superior que lo modifique, estando a lo estipulado en la misma a partir de su publicación en el Boletín correspondiente. En las vías de más de un carril por sentido, para efectuar cruces deberán hacerlo por espacios habilitados al efecto, respetando las normas de los mismos."

Punt. 1.4

-Habría que matizar este apartado: el "podrá" parece habilitarlos pero no obligarles a circular por los carriles bici. Sin embargo la segunda parte del apartado parece implicar esa obligación estableciendo por donde "deberán" circular, en caso de inexistencia de estos carriles. Debería quedar claro si, en caso de existir carril bici, está obligados a circular por ellos.

Como se acaba de exponer, **pasa a reformularse el artículo 3, Apto 5:**

"Circularán 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 más de un carril por sentido, en el derecho, en tanto no se publique una norma de rango superior que lo modifique, estando a lo estipulado en la misma a partir de su publicación en el Boletín correspondiente. En las vías de más de un carril por sentido, para efectuar cruces deberán hacerlo por espacios habilitados al efecto, respetando las normas de los mismos."

-El código de circulación, como tal no existe, debería remitirse a la legislación sobre tráfico. Existe un "código de Tráfico y Seguridad Vial" publicado en el BOE en 2014, que es el compendio de la normativa, pero con toda probabilidad no esté actualizado.

Se procede a reformular y remitir el Artículo 3, Apto 6 de la siguiente forma:

"6. Reglas de circulación: los conductores de VMP deberán respetar la legislación vigente en materia de tráfico y Seguridad Vial."

-El manual de característica, se aprueba por resolución del Director, no es un documento particular o individual de cada VMP. Por otro lado, ¿puede portar el certificado de circulación aquel VMP que se use en régimen, de arrendamiento por horas? .

De igual forma se reformulará en el siguiente sentido:

"d. De acuerdo a lo establecido en artículo segundo del R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico., los VMP deberán disponer de Certificado de Circulación y Manual de características de los vehículos de movilidad personal cuando éstos estén disponibles."



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



-El artículo 104 de la LSV, prevé la inmovilización del vehículo cuando la ocupación del vehículo exceda del 50% del que tenga asignado. Sería recomendable incluir ese inciso, toda vez que la ocupación de los VMP por dos personas es una de las infracciones más frecuentes.

Se incorpora al articulado del Apto 8, artículo 3, que pasa a ser del siguiente tenor literal:

“8. Los VMP no podrán ser usados por más de una persona simultáneamente. El uso por más de una persona simultáneamente podrá ser sancionado y conllevar la inmovilización del vehículo.”

-No se entiende el sentido de la frase “Asimismo y con aplicación a todos los supuestos previstos en este artículo, sin perjuicio de las sanciones que correspondan, conforme al artículo 7.”

En aras a de una mayor claridad en el texto, y dado que no aporta mayor precisión, se elimina esta referencia.

Punt 1.4 Página 11

Artículo 4. Límites y condiciones al estacionamiento de VMP

-Quizá aquí debería imponerse una obligación a la empresas de información exhaustiva al usuario en cada dispositivo.

-Dado la extensa numeración de lugares prohibidos, quizá debería sustituirse por la mención de aquellos lugares en los que sí está permitido, que imagino, serán zonas específicamente habilitadas al efecto....

-Es cuestionable la posibilidad de obligar por Ordenanza Municipal a la contratación de un seguro obligatorio. Se entiende a las empresas explotadoras pero el usuario particular es mucho más complejo. Este apartado podía ser objeto de múltiples recursos...

-A cualquier hora del día o la noche? Sería conveniente matizar

Se reformula al considerar estas aportaciones de la siguiente forma:

“Artículo 4. Estacionamiento de VMP

Las siguientes normas de estacionamiento serán de aplicación a los precitados tipos de vehículos con carácter general, así como aquellos que la legislación sectorial considere como tales VMP.

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. Las empresas deberán ofrecer exhaustiva información a sus usuarios en cada dispositivo.

3. Los VMP estacionarán en las zonas específicamente habilitadas al efecto. 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



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



Ayuntamiento
Cartagena
NIF: P3001600J



Ayuntamiento
Cartagena



paradas de transporte público y, en ningún caso, junto a la fachada de edificios. Las empresas explotadoras deberán ofrecer a los usuarios una información detallada al respecto.

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."

Punt. 1.5 Página 12

-Creo que podría simplificarse, estableciendo la prioridad peatonal sin más, pero en los carriles bici a los que "parecen" estar abocados...¿hay también prioridad peatonal? No parece muy coherente .

Se reformula a la vista de las puntualizaciones efectuadas, con lo que se formula de la siguiente forma:

"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.

En los pasos de peatones la prioridad es peatonal, es obligatorio detenerse cuando haya peatones esperando y se cruce un paso de 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, en los espacios habilitados y de convivencia peatón y VMP."

Punt. 1.6 pag 12

Artículo 6

-¿pueden velar por ello? No existe autorización administrativa para ello y en caso de que no tengan esa destreza ¿cual sería la sanción para la empresas que incurrieron en "culpa in vigilando? Parece una extralimitación difícil de aplicar en la práctica

Se reformula el artículo 6 en el siguiente sentido:

"Los titulares de la explotación económica deben velar porque los usuarios de los vehículos de movilidad personal y ciclos de más de dos ruedas conozcan la información necesaria para el correcto uso de los VMP explotados".

Punt. 1.7

Respecto a la responsabilidad de los padres por sanciones cometidas por hijos menores de 15 años, **se reformula en el sentido de designar la responsabilidad de los tutores, en el siguiente sentido:**

" Para los casos de infracciones cometidas por menores de 18 años, serán los tutores o quienes ejerzan patria potestad quienes respondan por los menores de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1903 del Código Civil"



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



3. **APROBACIÓN EN JUNTA DE GOBIERNO LOCAL Y APROBACIÓN INICIAL EN PLENO**

El Proyecto de Ordenanza, conforme a lo dispuesto en el artículo 127 de la Ley 7/85 Reguladora de Bases de Régimen Local ha sido aprobado por la Junta de Gobierno Local en fecha 17 de junio de 2021.

Posteriormente, y tras el preceptivo trámite de consulta pública previa, fue aprobado inicialmente en Pleno municipal, en Sesión celebrada el día 1 de julio de 2021.

4. **PROPUESTA**

Visto por tanto que se ha dado cumplimiento al artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 127.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local, y debido a los motivos expuestos en los apartados precedentes resulta necesario continuar con la tramitación de la Ordenanza, aprobada inicialmente por el Ayuntamiento de Cartagena, en Sesión Plenaria de fecha 1 de julio de 2021 y en este sentido, que por el Órgano Municipal competente se acordó la apertura de un período de información pública que en este supuesto se debería de establecer en 30 días con el fin de posibilitar el conocimiento de la Ordenanza por la población, y que puedan presentar las debidas alegaciones o sugerencias a dicho texto.

Visto que transcurridos los 30 días se han presentado alegaciones por parte de 3 colectivos o empresas, así como sugerencias por parte de la Jefatura Provincial de Tráfico, constando informes técnicos al respecto, se propone la aprobación definitiva de la "**ORDENANZA MUNICIPAL DE REGULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE CARTAGENA**", que queda del siguiente tenor literal:



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



ORDENANZA MUNICIPAL DE REGULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE CARTAGENA.

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.

Como resumen de la normativa actualmente en vigor, respecto a los Vehículos de Movilidad Personal:

- 1º) Son considerados vehículos, de conformidad con el apartado 6º del Anexo I del RDLeg. 6/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el Texto Refundido de la LTSV y el R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.
- 2º) No son vehículos de motor de combustión interna, por exclusión respecto a la definición de los mismos según el R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.
- 3º) No son los vehículos de motor de dos ruedas ligero de la Categoría L1e según lo establecido en R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado pr Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.
- 4º) Son vehículos con sistema de auto-equilibrado, 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 R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.
- 5º) 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 y R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que



AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA

Código Seguro de Verificación: H2AA C94P JRLC DWQD PD42

propuesta válida - SEFYCU 2024046

La comprobación de la autenticidad de este documento y otra información está disponible en <https://cartagena.sedipualba.es/>



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24



FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

6º) 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 y R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

7º) **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, R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.**

8º) 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 y R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico 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". Así mismo, tampoco serían VMP, los vehículos con una tensión de trabajo superior a 100VCC o 240VAC, según R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

9º) No les es exigible a sus conductores la obtención de seguro obligatorio pues el mismo es exigido para los vehículos a motor conforme a la normativa vigente de aplicación.

9º) 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 R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

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

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**



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24



FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



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.2º) 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.3º) 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). 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.4º) 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.5º) 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.



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



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.6º) 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.7º) 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.



Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24



FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



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.

) 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) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.

Se excluyen de la definición anterior los siguientes vehículos:



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24



AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA

Código Seguro de Verificación: H2AA C94P JRLC DWQD PD42

propuesta válida - SEFYCU 2024046

La comprobación de la autenticidad de este documento y otra información está disponible en <https://cartagena.sedipualba.es/>



FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



- 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. Los VMP estarán sometidos en cuanto a velocidad máxima a 25Km/h por criterios de construcción, salvo que la vía por la se circula se impusiese límite inferior a éste, tales como en vías de plataforma única. Rebasar esta velocidad se considera como una falta grave.
2. *Se limita a velocidad máxima de VMP a 20Km/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. Circularán 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 más de un carril por sentido, en el derecho, **en tanto no se publique una norma de rango superior que lo modifique, estando a lo estipulado en la misma a partir de su publicación en el Boletín correspondiente.** En las vías de más de un carril por sentido, para efectuar cruces deberán hacerlo por espacios habilitados al efecto, respetando las normas de los mismos.
6. Reglas de circulación: los conductores de VMP deberán respetar la legislación vigente en materia de tráfico y Seguridad Vial, y en particular deberán respetar las siguientes reglas:
 - a. Los VMP circularán en fila y tendrán la obligación de viajar por el carril habilitado.



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



- 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 R.D.970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico., los VMP deberán disponer de 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 aquellos que la legislación sectorial considere como tales VMP.

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. Las empresas deberán ofrecer exhaustiva información a sus usuarios en cada dispositivo.
- 3. Los VMP estacionarán en las zonas específicamente habilitadas al efecto. 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. Las empresas explotadoras deberán ofrecer a los usuarios una información detallada al respecto.



Concejal Delegada de Área de Gobierno de
 Vicealcaldía
 y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
 Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
 ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
 17/11/2021 15:24



FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



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 previstas con carácter general por la Ley de Tráfico y el Reglamento General de Circulación, así como en el R.D.970/2020.
- 2 El uso del casco será **muy recomendable, en tanto no se publique norma de superior rango, siendo de aplicación lo que se establezca en la misma a partir de ese momento**
- 3 La edad mínima permitida para circular con un VMP es de **15 años**.
- 4 **Se considera como altamente recomendable** la contratación de un seguro de responsabilidad civil para el usuario y frente a terceros **en tanto no se publique norma de superior rango, siendo de aplicación lo que se establezca en la misma a partir de ese momento**
- 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 El uso de prendas reflectantes será **muy recomendable, en tanto no se publique norma de superior rango, siendo de aplicación lo que se establezca en la misma a partir de ese momento**
- 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, regulándose por la normativa sectorial de aplicación.
- 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



AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA

Código Seguro de Verificación: H2AA C94P JRLC DWQD PD42

propuesta válida - SEFYCU 2024046

La comprobación de la autenticidad de este documento y otra información está disponible en <https://cartagena.sedipualba.es/>



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24



FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



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.

En los pasos de peatones la prioridad es peatonal, es obligatorio detenerse cuando haya peatones esperando y se cruce un paso de 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, en los espacios habilitados y de convivencia peatón y VMP.

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 conozcan la información necesaria para el correcto uso de los VMP explotados.

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	



Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24



FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07

NIF: P3001600J



	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.	CIR9.1.5E CIR 9.1.5B
Transporte de mercancías.	VEH 15.1.5A
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 25km/h de velocidad máxima	VEH 1.1.5B
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 nº 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 tutores o quienes ejerzan patria potestad 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



AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA

Código Seguro de Verificación: H2AA C94P JRLC DWQD PD42

propuesta válida - SEFYCU 2024046

La comprobación de la autenticidad de este documento y otra información está disponible en <https://cartagena.sedipualba.es/>



FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



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:

- 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.



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de
Vicealcaldía
y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos,
Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24





FIRMADO POR

MATIAS YEPES MARTINEZ
RESPONSABLE DE CIUDAD SOSTENIBLE
17/11/2021 11:07



NIF: P3001600J



Por todo lo expuesto, la Vice Alcaldesa y concejal que suscribe, En el ejercicio de las competencias que tengo atribuidas por Decreto de Alcaldía de Organización Municipal de 12 de junio de 2021 y Acuerdo de Junta de Gobierno de ratificación y refundido de delegación de competencias de 17 de junio de 2021.y de acuerdo con lo dispuesto en los Artículos 49 y 123.1.d) de la Ley de Bases de régimen Local, considera procedente que, por el Excmo. Ayuntamiento Pleno, se adopte el acuerdo siguiente:

PRIMERO: Estimar parcialmente las alegaciones presentadas, en el sentido y con el alcance indicado en el informe técnico anteriormente transcrito.

SEGUNDO: Aprobar definitivamente el texto de la "ORDENANZA MUNICIPAL DE REGULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE CARTAGENA", conforme al texto del articulado que se acompaña.

TERCERO: Publicar el texto íntegro del articulado de la "ORDENANZA MUNICIPAL DE REGULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE CARTAGENA" en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, para su entrada en vigor de conformidad con los plazos establecidos en los artículos 70.2 y 65.2 de la citada Ley 7/1985, de 2 de abril.

Es todo cuando me cabe proponer, no obstante, el Excmo. Ayuntamiento Pleno con superior criterio, resolverá.

En Cartagena, firmado electrónicamente.

LA VICE ALCALDESA Y CONCEJAL DEL ÁREA DE GOBIERNO DE VICEALCALDÍA Y URBANISMO, VIVIENDA Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS, PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO Y MEDIO AMBIENTE



FIRMADO POR

Concejal Delegada de Área de Gobierno de Vicealcaldía y Urbanismo, Vivienda y Proyectos Estratégicos, Patrimonio Arqueológico y Medio Ambiente
ANA BELEN CASTEJON HERNANDEZ
17/11/2021 15:24

