

<p align="center">MEMORIA DEL ANALISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS, APROBADO POR REAL DECRETO 2822/1998, DE 23 DE DICIEMBRE, Y POR EL QUE SE REGULA EL REGISTRO DE VEHÍCULOS PERSONALES LIGEROS</p>
--

ÍNDICE

1.	OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA	7
1.1.	Fines y objetivos perseguidos.....	7
1.1.1.	Fines	8
1.1.2.	Objetivos.....	10
1.2.	Adecuación a los principios de buena regulación.....	11
1.3.	Análisis de alternativas	13
1.3.1.	Alternativa 0 (A0).....	13
1.3.2.	Alternativa 1 (A1).....	13
1.3.3.	Alternativa 2 (A2).....	13
1.4	Plan Anual Normativo	14
2.	CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	15
2.1.	Contenido.....	15
2.2.	Análisis jurídico	16
2.2.1.	Fundamento jurídico y rango normativo del proyecto	16
2.2.2.	Marco normativo	17
2.2.2.1.	Unión Europea: antecedentes.....	17
2.2.2.2.	Nacional.....	17
2.2.3.	Entrada en vigor	17
3.	ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS. 18	
4.	ANÁLISIS DE IMPACTOS	19
4.1.	Impacto económico general y efectos sobre la competencia y unidad de mercado	19
4.1.1.	Impacto sobre el PIB	21
4.1.2.	Agentes implicados o afectados	24
4.1.3.	Propietarios de vehículos de movilidad personal	25
4.2.	Impacto presupuestario en los gastos e ingresos públicos	28
4.2.1.	Impacto en los Presupuestos Generales del Estado	28
4.2.2.	Gastos otras Administraciones Públicas	29
4.2.3.	Ingresos Públicos	29
4.3.	Cargas administrativas.	32
4.3.1.	Cargas administrativas del proyecto.	32
4.4.	Impacto por razón de género.....	36
4.5.	Impacto en la infancia y en la adolescencia	36
4.6.	Impacto en la familia	36
4.7.	Impacto por razón de cambio climático	37
4.8.	Otros impactos	37
5.	DESCRIPCION DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS	37

5.3.	Informes evacuados.....	39
6.	DICTAMEN DEL CONSEJO DE ESTADO.	40
7.	EVALUACIÓN <i>EX POST</i>	40
ANEXO II: ANÁLISIS DE ALEGACIONES PRESENTADAS EN LOS TRÁMITES DEL CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO, SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE Y DE AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA		1
ANEXO III. VALORACIÓN DE LOS INFORMES EVACUADOS		18
ANEXO I. ACUERDO CONSEJO DE MINISTROS TRAMITACIÓN VÍA URGENCIA		
ANEXO II. ANÁLISIS DE ALEGACIONES PRESENTADAS EN LOS TRÁMITES DEL CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO, SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE Y DE AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA.		

FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio / Órgano proponente	Ministros del Interior y de Industria y Turismo.	Fecha	24 diciembre de 2025
Título de la norma	Real Decreto XXX/ 2025, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y por el que se regula el Registro de Vehículos Personales Ligeros.		
Tipo de Memoria	Normal X Abreviada		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	<ol style="list-style-type: none">1. Reducir el nivel de siniestralidad en vehículos de movilidad personal en vías urbanas.2. Establecer el marco general regulatorio de los vehículos de movilidad personal.3. Creación del Registro de Vehículos Personales Ligeros.4. Adecuación al marco normativo de la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.		
Objetivos que se persiguen	<ol style="list-style-type: none">1. Garantizar la circulación segura de vehículos personales ligeros2. Evitar la circulación de VMP/dispositivos no certificados técnicamente.3. Alineación con la ley del seguro sobre vehículos a motor.4. Identificar a los titulares de los vehículos personales ligeros y sus responsabilidades.5. Establecer canal de consulta para otras AAPP.		
Principales alternativas consideradas	No se contemplan alternativas toda vez que mediante este proyecto se da cumplida cuenta del mandato establecido en la disposición adicional primera de la Ley 5/2025, de 24 de julio, por la que se modifican el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión		

	y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Real Decreto
Estructura de la norma	El Real Decreto tiene un artículo único, una disposición transitoria y una disposición final.
Informes Recabados	<p>Conforme se dispone en Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se tienen que recabar informes de los siguientes departamentos ministeriales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior. - Oficina Presupuestaria del Ministerio del Interior. - Secretaría General Técnica del Ministerio de Industria y Turismo. - Ministerio de Economía, Comercio y Empresa. - Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. - Ministerio de Hacienda - Oficina de Coordinación y Calidad Normativa, del Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes. - Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. - Aprobación previa del Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública. - Dictamen del Consejo de Estado.
Trámite de Audiencia	- Audiencia e información pública a través de la publicación del proyecto en la página web del Ministerio del Interior.

ANÁLISIS DE IMPACTO		
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS	Esta norma se dicta al amparo del artículo 149.1. 21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.	
IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	Efectos sobre la economía en general	No
	En relación con la competencia;	<input type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input checked="" type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas;	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación Estimada: <input checked="" type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación Estimada: año 2026 71.587.000€ <input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma Sí afecta a los presupuestos de la Administración del Estado.	<input checked="" type="checkbox"/> Implica un gasto. <input checked="" type="checkbox"/> Implica un ingreso:

	No afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.	
IMPACTO DE GÉNERO	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS	<p>La norma tiene un impacto nulo en la infancia.</p> <p>La norma tiene un impacto nulo en la familia.</p> <p>La norma tiene un impacto positivo por razón de cambio climático toda vez que los vehículos personales ligeros son vehículos eléctricos.</p> <p>La norma tiene un impacto social positivo que se materializa en el ámbito de la seguridad vial y la movilidad ya que permitirá realizar una mejor gestión del tráfico y de la movilidad, reduciendo accidentalidad, congestión y emisiones.</p> <p>La norma tiene un impacto nulo en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.</p> <p>La norma tiene un impacto nulo para la ciudadanía y para la Administración en materia de desarrollo o uso de los medios y servicios de la Administración digital.</p>	
OTRAS CONSIDERACIONES		

Esta memoria se ha elaborado de acuerdo con lo previsto en el artículo 26.3 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, en la redacción dada al mismo por la disposición final tercera de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y en el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis del Impacto Normativo, así como en la Guía Metodológica para su

elaboración, aprobada por el acuerdo de Consejo de Ministros de 11 de diciembre de 2009.

1. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

1.1. FINES Y OBJETIVOS PERSEGUIDOS

Los fines de la regulación reglamentaria de los vehículos de movilidad personal, tienen como ejes la protección de los usuarios vulnerables de la vía y la actualización de la normativa en el ámbito urbano.

El uso de vehículos de movilidad personal se ha extendido en los últimos años. Se trata de una movilidad sostenible y accesible para la mayoría de los públicos por sus bajos precios, su facilidad de uso y su capacidad para recorrer distancias cortas, haciendo que sean una opción ideal para trayectos que, de otro modo, se realizarían en coche.

Las nuevas formas y medios de transporte asociados a la micromovilidad o movilidad personal están modificando los desplazamientos cotidianos en zonas urbanas, posibilitando un tránsito hacia la movilidad sostenible en detrimento del uso del vehículo privado, así como el acceso a medios de transporte económicos para todos los sectores de la sociedad.

Este auge ha generado la necesidad de establecer un marco normativo claro que garantice la seguridad vial, la convivencia urbana y la protección de los usuarios y peatones.

En 2024, un total de 13 personas perdieron la vida como consecuencia de un siniestro ocurrido cuando utilizaban un vehículo de movilidad personal (en adelante, VMP). Desde 2020, “DGT en cifras” muestra estadísticamente los accidentes e incluso fallecidos con este tipo de vehículos. Cada año se incrementa el número de accidentes y víctimas con implicación de un VMP.

La Estrategia Española de Seguridad Vial 2030, busca reducir el número de siniestros de tráfico y personas víctimas en las vías públicas de España, mediante el impulso y coordinación de las acciones y resultados de todos los actores implicados en el ámbito de la movilidad segura. Dentro del área de “Ciudades Seguras” establece “la adaptación de la normativa a la realidad de la movilidad urbana” como línea de actuación para potenciar la movilidad sostenible y segura en zonas urbanas. Además, se incluyen ámbitos como la gobernanza y la planificación local o la armonización de la normativa de tráfico.

Junto a esta perspectiva relativa a la seguridad vial, este proyecto normativo trae como causa además, dar cumplida cuenta al mandato contenido en la Ley 5/2025, de 24

de julio, por la que se modifican el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras, disposición adicional primera, apartado 1, según el cual se crea el seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos personales ligeros que puedan circular por contar con un certificado de circulación, estar inscritos en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y ostentar una etiqueta identificativa con el número de inscripción asignado o, en su caso, matrícula, con la finalidad de garantizar la cobertura de las indemnizaciones por los daños personales y materiales a los perjudicados por accidentes en los que intervengan este tipo de vehículos.

Y viene a disponer en su apartado 2, que se consideran vehículos personales ligeros, a efectos del seguro obligatorio de responsabilidad civil, los vehículos que circulan por suelo mediante una o más ruedas, dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima de fabricación entre 6 y 25 km/h, si su peso es inferior a 25 kg, o una velocidad máxima de fabricación entre 6 y 14 km por hora, si su peso es superior a 25 kg. Solo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Estos vehículos personales ligeros se subsumen como una subcategoría dentro de la definición dada en el Reglamento General de Vehículos para Vehículos de Movilidad Personal, toda vez que simplemente introduce una matización relativa a la relación peso-velocidad, siendo el resto de requisitos definitorios idénticos.

Por último, su apartado 7, viene a disponer la obligación de regular el registro público de vehículos personales ligeros del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y los medios de identificación obligatorios que permitan su individualización.

1.1.1. Fines

Los fines perseguidos por este proyecto de real decreto son los siguientes:

- a) Crear un marco normativo para los vehículos de movilidad personal en general, en relación con su certificación para la circulación, y más en concreto para los vehículos personales ligeros, dotándoles de identificación.

Con esta norma se crea el registro público de vehículos personales ligeros del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, sección incardinada en el Registro Nacional de Vehículos.

La inscripción será el medio de identificación obligatorio que permita su individualización, la norma habilita y regla la puesta en circulación de estos

vehículos.

El vehículo de movilidad personal contará con un certificado de inscripción, estará inscrito en el Registro Nacional de Vehículos del Organismo Autónomo Jefatura Central y, en el caso de los vehículos personales ligeros, ostentarán una etiqueta identificativa con el número de inscripción asignado o, en su caso matrícula, permitiendo su individualización.

- b) Ofrecer garantías a los titulares y usuarios de vehículos de movilidad personal dentro del espacio urbano. Esta garantía se concreta en los siguientes aspectos:

Los fabricantes, importadores y representantes autorizados de los VMP que pretendan comercializarlos en España deberán solicitar la certificación de sus modelos a los laboratorios autorizados, siguiendo el procedimiento establecido en el nuevo anexo XIX del Reglamento General de Vehículos. Además, deberán garantizar el mantenimiento de la certificación de cada modelo.

A su vez, los laboratorios autorizados deberán comunicar a la Dirección General de Tráfico los datos técnicos de los modelos de VMP certificados.

- c) Cumplir la Ley 5/2025, de 24 de julio, por la que se modifican el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras.
- d) Identificar los vehículos de movilidad personal seguros, que cuenten con certificado de circulación, para evitar la circulación de artefactos similares, pero que no cumplen con estos requisitos de seguridad.

Para poder circular deben tener el certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional, un certificado de inscripción, un número de identificación y una etiqueta identificativa, en el caso de los vehículos personales ligeros.

- e) Proporcionar conocimiento del volumen y uso de los vehículos de movilidad personal a las entidades locales para la mejora de la gestión de los espacios urbanos respecto a la micromovilidad y los usuarios vulnerables.

En este registro constarán los datos técnicos de los vehículos y de los titulares de estos, se recogerá información facilitada por el Consorcio de Compensación de Seguros para controlar que el vehículo cumple con esa obligación de aseguramiento; y otros datos relevantes en la vida de un vehículo.

- f) Posibilitar la cooperación y coordinación con otras administraciones.

Las Entidades Locales y los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, que

necesiten de esa información para cumplir con sus competencias podrán, impulsando el despliegue de servicios y la disponibilidad de datos de tráfico y movilidad, obtener la información que necesitan a través de los canales que les habilite la Dirección General de Tráfico, garantizando que el intercambio de datos e información se hace conforme a unos principios básicos que inspiran a la competencia y al libre mercado, la protección de datos y la seguridad.

Aunque, lógicamente, las herramientas de regulación deben configurar un marco lo más estable y sólido en el tiempo, también deben ser capaces de adaptarse de forma ágil a cambios en otras normas y a la evolución de la movilidad personal.

1.1.2. Objetivos

El principal objetivo del nuevo marco normativo contenido en el proyecto consiste fundamentalmente en reforzar la seguridad de la circulación de vehículos de movilidad personal, en concreto, de los vehículos personales ligeros, previamente certificados mediante su identificación, permitiendo su aseguramiento, y la disposición de información de uso para la ordenación de los espacios urbanos destinados a la circulación de estos vehículos en las ciudades.

De forma sintética, las modificaciones persiguen los siguientes objetivos:

a) Cumplimiento de la Ley 5/2025, de 24 de julio, desarrollando el Registro de Vehículos Personales Ligeros

En concreto, la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2021, por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, faculta expresamente a los Estados miembros para extender voluntariamente, la obligación de aseguramiento a otros vehículos que, sin tener la consideración legal de vehículo a motor, participan crecientemente en la circulación para atender las nuevas necesidades sociales de movilidad. En este sentido, esta Ley crea un seguro obligatorio de responsabilidad civil para los vehículos personales ligeros, no incluidos dentro del concepto legal de «vehículo a motor», y regula sus elementos esenciales.

b) Identificación y localización de los vehículos de movilidad personal certificados

En el Registro de Vehículos Personales Ligeros constarán los datos técnicos de los vehículos y de sus titulares, permitiendo su identificación y domicilio de uso.

Esta información se unirá con la facilitada por el Consorcio de Compensación de Seguros para comprobar que el vehículo cumple con esa obligación de seguro, garantizando la cobertura en caso de siniestro, y fijando así, la posibilidad de

verificación de aseguramiento por los agentes y de las autoridades de tráfico.

A través de los medios de identificación obligatorios que permitan su individualización, la norma habilita y regla la puesta en circulación de estos vehículos.

El vehículo de movilidad personal debe contar previamente a su inscripción en el registro con un certificado de circulación, que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional. Estos requisitos técnicos que deben cumplir para su puesta en circulación, clasificación, procesos de ensayo y su fácil identificación, estarán recogidos en los correspondientes anexos del Reglamento General de Vehículos.

- c) Crear un marco normativo que permita desarrollar una normativa local respecto a los vehículos de movilidad personal y tomar decisiones estratégicas respecto a la movilidad urbana, segura y sostenible.

El nuevo registro gestionará datos para las futuras estadísticas que permitirán la planificación de la política de movilidad urbana.

Las entidades locales competentes en la ordenación del tráfico urbano, y que necesiten de esa información para cumplir con sus competencias podrán, impulsando el despliegue de servicios y la disponibilidad de datos de tráfico y movilidad, obtener la información que necesitan a través de los canales que la DGT les habilite, garantizando que el intercambio de datos e información se hace conforme a unos principios básicos que inspiran a la competencia y al libre mercado, la protección de datos y la seguridad.

1.2. ADECUACIÓN A LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN.

Se han observado los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas:

- **Necesidad y eficacia:**

La iniciativa normativa está justificada por una razón de interés general como es el de maximizar el bienestar de los ciudadanos al basarse en una identificación clara del fin perseguido de mejora de la seguridad vial y la movilidad de los vehículos destinados a la micromovilidad.

- **Proporcionalidad:**

La iniciativa propuesta contiene la regulación imprescindible para la regularización de los vehículos de movilidad personal en el entramado de los vehículos autorizados a circular por las vías abiertas al tráfico en general, tras comprobar que no hay otras opciones normativas menos restrictivas de derechos o que

impongan menos obligaciones a los destinatarios.

- **Seguridad jurídica:**

La propuesta normativa se ejerce de forma coherente con el resto de ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, de forma que se mantiene un marco normativo estable, predecible, integrado y claro que facilita al máximo posible la toma de decisiones por parte de las personas.

Se busca configurar un marco lo más estable y sólido en el tiempo, si bien también debe ser capaz de adaptarse de forma ágil a cambios en otras normas y a la evolución de la movilidad personal.

- **Transparencia:**

Se ha posibilitado el acceso sencillo, universal y actualizado a la normativa en vigor y a los documentos propios de su proceso de elaboración, en los términos establecidos en el artículo 7 de la Ley 19/2013 de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. Se han definido claramente los objetivos de la iniciativa normativa y su justificación en el preámbulo y se ha posibilitado que los ciudadanos tengan una participación activa en su elaboración.

- **Eficiencia:**

La iniciativa normativa evita cargas administrativas innecesarias o accesorias y permite racionalizar, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos al utilizar plataformas públicas ya existentes como ejes para el registro e identificación de los vehículos de movilidad personal certificados.

- **Estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera:**

La propuesta normativa se enmarca en los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, dado que esta labor se realiza con los presupuestos actuales del Ministerio del Interior.

1.3. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

Se han valorado 3 alternativas:

- a) Alternativa 0 (A0): no realizar modificación alguna en el actual marco normativo.
- b) Alternativa 1 (A1): modificar el Reglamento General de Vehículos.
- c) Alternativa 2 (A2): redactar un nuevo real decreto específico para vehículos de movilidad personal.

ALTERNATIVA	A0		A1		A2	
OBJETO	NO	MODIFICACIÓN	MODIFICACIÓN	ACTUAL	REAL	DECRETO
	MARCO	NORMATIVO	RD 2822/1998		AUTÓNOMO	
	ACTUAL					

Tabla 1: Resumen alternativas

1.3.1. Alternativa 0 (A0)

La alternativa 0 consistente en no hacer ninguna modificación en el actual marco normativo no se considera adecuada, primero, por el posible impacto negativo en la seguridad vial, en la ordenación del espacio urbano y la protección al usuario.

Y segundo, y más relevante desde el punto de vista tanto de certeza como de seguridad jurídica y legalidad, porque sería contraria al mandato legal contenido en la Ley 5/2025, de 24 de julio, disposición adicional primera, apartado siete.

1.3.2. Alternativa 1 (A1)

En cuanto a la alternativa 1, consistente en actualizar y modificar el marco normativo actual, en concreto, el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 22 de diciembre, presenta las ventajas de partir de un marco estable y conocido y continuar con un esquema consolidado, la modificación consistiría en la inclusión de un nuevo vehículo dentro del Registro de Vehículos contando con su inscripción, identificación de titulares, anotación de aspectos clave a lo largo de la vida útil, y baja definitiva del mismo.

Esta alternativa sí da respuesta al mandato legal establecido en la Ley 5/2025, de 24 de julio.

1.3.3. Alternativa 2 (A2)

La alternativa 2 planteada, consiste en redactar un real decreto específico y autónomo que recoja la necesidad de inscripción, de los datos técnicos certificados, su consulta, la

actualización de la titularidad de los vehículos de movilidad personal, un domicilio de uso del vehículo y la obligación de crear un registro de vehículo personales ligeros cumpliendo con la disposición adicional primera de la Ley del seguro. Esta opción supondría una quiebra del actual marco normativo toda vez que el propio Reglamento General de Vehículos ya incorpora los elementos esenciales relativos a los VMP, como su definición.

ANÁLISIS IMPACTOS ALTERNATIVAS	A0	A1	A2
SEGURIDAD JURÍDICA	✗	✓	✓
CERTEZA JURÍDICA	✗	✓	≈
CUMPLE MANDATO LEGAL LEY SEGURO	✗	✓	✓
IMPACTO EN CUERPO NORMATIVO TRÁFICO: NO COMPLEJIDAD/BRECHA	✗	✓	✗
CONTINUIDAD REGULACIÓN	✗	✓	✓
UNIDAD MERCADO	✗	✓	✓

Tabla 2: Impactos Alternativas

Como se aprecia en la tabla anterior, la alternativa más ventajosa y que menores impactos negativos tiene es la alternativa 1: redactar un real decreto que modifique el Reglamento General de Vehículos.

1.4 PLAN ANUAL NORMATIVO

La propuesta normativa no se halla incluida dentro del Plan Anual Normativo de la Administración General del Estado para 2025, aprobado mediante Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de abril de 2025.

No obstante, para dar cumplimiento a la disposición adicional primera, de la Ley 5/2025, de 24 de julio, es necesario aprobar en el año 2025 este proyecto, por lo que se opta por la tramitación de urgencia prevista en el artículo 27.1.b) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

2. CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO

2.1. CONTENIDO

El proyecto de real decreto tiene una parte expositiva, un artículo único, una disposición transitoria única y una disposición final única.

Los cambios más destacables son los siguientes:

- En el artículo único se establece la modificación del Reglamento General de Vehículos.
- El punto uno, del artículo único, modifica su disposición final tercera para establecer que la modificación del anexo XX, sobre inscripción de los vehículos personales ligeros, se realizará por real decreto acordado en Consejo de Ministros. Se mantiene la habilitación para que el resto de los anexos se puedan modificar mediante orden. El motivo es que la disposición adicional primera, apartado 7, de la Ley 5/2025, de 24 de julio, establece que reglamentariamente el Consejo de Ministros regulará el registro público de los vehículos personales ligeros.
- El punto dos, del artículo único, modifica el artículo 2, sobre el Registro de Vehículos, con el objetivo de modificar su denominación, actualizar su contenido y amparar normativamente los vehículos personales ligeros certificados, inscritos y registrados en el Registro Nacional de Vehículos.
- En el punto tres, del artículo único, se incluye la definición de vehículos personales ligeros en el anexo II.A.
- En el punto cuatro, del artículo único, se incluye un nuevo anexo XIX donde se regulan los procedimientos administrativos para la certificación de vehículos a fin de que éstos obtengan el certificado de circulación correspondiente, el proceso de designación de laboratorio autorizado, la evaluación periódica de la conformidad de la producción y la vigilancia de mercado, entre otras cuestiones.
- En el punto cinco, del artículo único, se incorpora un anexo XX destinado a la definición de la inscripción, cambio de titularidad y baja de los vehículos personales ligeros, así como a la definición de las características técnicas y modelo de su etiqueta identificativa.
- En el punto seis, del artículo único, se añade un anexo XXI, en el que se disponen las características y requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos de movilidad personal para circular y obtener su certificado de circulación.
- En la disposición transitoria única se establece un plazo para que los fabricantes se adapten a los requisitos y procedimientos para la obtención de la certificación

del vehículo.

- La disposición final única se refiere a la entrada en vigor de este real decreto.

2.2. ANÁLISIS JURÍDICO

2.2.1. Fundamento jurídico y rango normativo del proyecto

La base jurídica del proyecto se encuentra en la competencia exclusiva atribuida al Estado sobre tráfico y circulación de vehículos a motor por el artículo 149.1.21ª de la Constitución Española, y más en concreto en el mandato contenido en la Ley 5/2025, de 24 de julio, donde se establece la obligación de creación de un Registro público de vehículos personales ligeros por parte del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

El real decreto constituye la manifestación más genuina de la potestad reglamentaria atribuida al Gobierno del Estado y como uno de los Reglamentos que puede dictar el Gobierno se regula en la Ley 50/1997, de 27 noviembre 1997, del Gobierno.

El artículo 22 de la Ley 50/1997, de 27 noviembre 1997, dispone que el Gobierno ejercerá la iniciativa y la potestad reglamentaria de conformidad con los principios y reglas establecidos en el Título VI de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. El artículo 24 de la Ley 50/1997, de 27 noviembre 1997, entre las manifestaciones de esa potestad, recoge los Reales Decretos y distingue entre los Reales Decretos del Presidente del Gobierno y los acordados en Consejo de Ministros.

Por otra parte, el artículo 128.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, establece que *los reglamentos y disposiciones administrativas no podrán vulnerar la Constitución o las leyes ni regular aquellas materias que la Constitución o los Estatutos de Autonomía reconocen de la competencia de las Cortes Generales o de las Asambleas Legislativas de las Comunidades Autónomas. Sin perjuicio de su función de desarrollo o colaboración con respecto a la ley, no podrán tipificar delitos, faltas o infracciones administrativas, establecer penas o sanciones, así como tributos, exacciones parafiscales u otras cargas o prestaciones personales o patrimoniales de carácter público.* En este sentido, el proyecto de real decreto ni vulnera la Constitución o las leyes, ni regula aquellas materias reservadas a la Ley.

2.2.2. Marco normativo

2.2.2.1. Unión Europea: antecedentes

- En Europa no se dispone de un reglamento de homologación o certificación de vehículos personales ligeros. Sin embargo, sí hay publicada una norma EN-17128, cuyo objetivo es la armonización de la fabricación de los vehículos personales ligeros en Europa.

2.2.2.2. Nacional

- **Normativa sectorial**

La normativa sectorial nacional se relaciona fundamentalmente con la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, cuyo texto refundido fue aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y su reglamentos de desarrollo, en particular, el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo; y el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

Ley 5/2025, de 24 de julio, donde se establece la obligación de creación de un Registro público de vehículos personales ligeros por parte del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.

2.2.3. Entrada en vigor

Ley 5/2025, de 24 de julio, por la que se modifican el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor establece la obligación de disponer del Registro de vehículos personales ligeros antes del 2 de enero de 2026, por lo que la entrada en vigor del proyecto de real decreto prevé una entrada en vigor el mismo día de su publicación en el BOE.

La norma tiene una vigencia indefinida, por cuanto tiene vocación de permanencia sin límite temporal alguno.

3. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS.

El proyecto de real decreto se dicta de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1. 21ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Se procederá a realizar la preceptiva consulta al Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del que forman parte las comunidades autónomas y las administraciones locales, entre otros miembros, en virtud de lo contemplado en el artículo 8.5.d) del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en lo relativo al cumplimiento del marco competencial.

4. ANÁLISIS DE IMPACTOS

4.1. IMPACTO ECONÓMICO GENERAL Y EFECTOS SOBRE LA COMPETENCIA Y UNIDAD DE MERCADO

La economía en torno a los VMPs se caracteriza por ser este un sector en crecimiento significativo que abarca la fabricación, venta, servicios de alquiler y servicios asociados, transformando la movilidad urbana y generando nuevas oportunidades económicas.

En concreto, el ámbito de VMPs o micromovilidad tiene ramificaciones sobre el sector industrial, los vehículos y usuarios, así como en políticas de movilidad, especialmente en el ámbito urbano. Estos vehículos proporcionan una alternativa sostenible y flexible a los automóviles, ayudando a reducir la congestión del tráfico y las emisiones de carbono.

Análisis como el de la consultora McKinsey (<https://www.mckinsey.com/featured-insights/mckinsey-explainers/what-is-micromobility>) ponen de manifiesto el aumento global que las opciones sobre micromovilidad van a suponer como sector emergente. En

concreto, para Europa se prevé un crecimiento económico del sector que va a pasar de un valor de mercado de 54 mil millones de dólares en 2022 a 145 mil millones en 2030.

Estas nuevas formas de movilidad impulsan la economía en general y mejoran la movilidad urbana en términos de seguridad y sostenibilidad, entre otros aspectos destaca la capacidad de:

- atraer nuevas inversiones en soluciones tecnológicas, como sistemas de aparcamiento inteligente con carga integrada y en el desarrollo de aplicaciones para servicios de movilidad compartida y gestión de flotas;
- lograr una integración en la movilidad inteligente, los VMPs forman parte integral del mercado global de movilidad inteligente, que se prevé que crezca sustancialmente, alcanzando los 180.350 millones de dólares en 2033;
- aparición de nuevos modelos de negocio, el auge de los VMP ha dado lugar a empresas de movilidad urbana compartida;
- convertirse en una solución eficiente para la "primera y última milla" en combinación con el transporte público, optimizando las redes de transporte urbanas y reduciendo la dependencia del vehículo privado; y,
- ser una solución plausible para la distribución urbana de mercancías en el centro de las ciudades, mejorando la utilización del espacio, reduciendo el colapso en las vías por vehículos de carga y descarga.

Las obligaciones relativas a la inscripción del VMP que viene a imponer este proyecto normativo, *a priori*, no van a suponer por sí solas un impacto sobre el crecimiento o no del sector, si bien se pueden vislumbrar algunas directas derivadas de las obligaciones en su aspecto más material (fabricación de la etiqueta identificativa), así como posibles modelos de negocio asociados a la prestación de servicios relacionados con la tramitación (servicio de inscripción por tercero o bien por el propio vendedor).

También se pueden considerar otros efectos positivos en la economía derivados principalmente de un reflejo reputacional sobre la existencia de servicios de movilidad que cumplan con todos los requisitos legales.

Por otra parte, esta propuesta normativa no afecta al acceso a actividades económicas en condiciones de mercado y su ejercicio por parte de operadores legalmente establecidos en cualquier lugar del territorio nacional, por lo que no entra dentro del

ámbito de aplicación de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

4.1.1. Impacto sobre el PIB

A. FABRICACIÓN DE ETIQUETAS DE IDENTIFICACIÓN

Suponiendo un precio de venta similar al de las etiquetas medioambientales de los vehículos que rondan los 5 euros¹, se estima que se generará un crecimiento del sector de fabricación de estas nuevas etiquetas identificativas que tendrá su reflejo en el PIB, principalmente en el año 2026, debido a la obligación de inscribir a todo el parque circulante de VMPs tras la entrada en vigor del proyecto normativo.

En concreto, se estima que el coste de producción será de unos 2,1 euros (impresión digital, corte, embalaje), por lo que asumiendo un margen del 58% (típico en etiquetado industrial, CNAE 1812), el margen bruto empresarial unitario será de 2,9 euros por etiqueta.

¹ <https://www.correos.es/es/es/particulares/para-el-ciudadano/servicios-de-la-dgt/distintivo-medioambiental>

El parque estimado de vehículos de movilidad personal certificados o susceptibles de inscripción se encuentra en torno a 4 millones², que se inscribirán de forma inicial en 2026.

Respecto a las nuevas inscripciones, en el año 2026 se van a inscribir en el Registro de Vehículos Personales Ligeros 225.000 VMPs nuevos y en el año 2030 250.000 VMPs.

BENEFICIO EMPRESARIAL FABRICACIÓN ETIQUETAS	Año 2026 (€)	Año 2030 (€)
INSCRIPCIÓN EN REGISTRO PARQUE CIRCULANTE	11.600.000,00	-
INSCRIPCIÓN NUEVOS VMP	652.500,00	725.000,00
TOTAL	12.252.500,00	725.000,00

Tabla 3: Beneficios Empresariales Brutos Fabricación Etiquetas Identificativas

Según datos de mercado, estos importes supondrán en 2026 un impacto sectorial del +12-15% facturación anual para pymes de impresión digital, y en términos de empleo la creación de unos 80-120 puestos (diseño, impresión, logística).

B. ENVÍO DE ETIQUETAS DE IDENTIFICACIÓN

Partiendo de los datos anteriores, suponiendo un precio de envío postal de 2 euros por etiqueta³, estimando un coste de producción que incluye embalaje (0,20 euros, sobre + protección), franqueo prepago (1 euro) y logística interna (0,10 euros), resulta

² <https://www.dgt.es/comunicacion/noticias/vmp-nuevas-reglas-nueva-formacion/>

³ (ver nota al pie número 1)

que el coste empresarial unitario es de 1,30 euros, y por tanto el margen bruto empresarial unitario será de 0,70 euros por etiqueta.

BENEFICIO EMPRESARIAL ENVÍO ETIQUETAS	Año 2026 (€)	Año 2030 (€)
INSCRIPCIÓN EN REGISTRO PARQUE CIRCULANTE	2.800.000,00	-
INSCRIPCIÓN NUEVOS VMP	157.500,00	175.000,00
TOTAL	2.957.500,00	175.000,00

Tabla 4: Beneficios Empresariales Brutos Envío Postal Etiquetas Identificativas

En términos de empleo la creación de unos 20-30 puestos de trabajo. Y el impacto en 2026 al sector de paquetería sería del 0,03% tomando como base los 10.050 millones de euros que supone para el PIB este sector⁴.

C. REDUCCIÓN VENTAS VMP

Si bien no se tienen datos de cuantos VMPs se adquieren anualmente, a partir de las estimaciones de parque circulante actual y de cifras publicadas en medios e informes del mercado⁵, se puede estimar que anualmente se adquieren unos 250.000 VMPs nuevos.

Año/Período	Ventas estimadas (unidades)	Variación	Notas	Fuente
2018	237.000	-	Datos iniciales del auge post-pandemia.	GfK vía MediaMarkt
2019	306.000	+29%	Crecimiento impulsado por urbanización y sharing.	GfK vía MediaMarkt
2020	~300.000 (estimado)	Estable	Similar a 2019, pese a la pandemia; no cerrado oficialmente.	GfK vía MediaMarkt
2021	285.000	-5% (aprox.)	Cierre de año con estabilización.	GfK vía Expansión
2021 (estimado)	>200.000	-	Previsión inicial; se superó ligeramente.	GfK vía NIU/Autofácil
2022 (estimado)	250.000	+12% (aprox.)	Proyección de crecimiento; incluye monociclos y hoverboards.	GfK vía NIU/Autofácil
Junio 2022 - Mayo 2023	251.000	-4%	Caída por estabilización post-pandemia y normativas incipientes.	GfK vía Channel Partner

Figura 1: Datos sobre ventas anuales VMP

Tomando como valor los 250.000 VMPs vendidos anualmente, se estima que la obligación de inscribir y asegurar los VMP podrá reducir en un 5% las ventas, principalmente durante el primer año, si bien gradualmente en los 5 años siguientes se estima vuelva a valores previos.

⁴ <https://www.dbk.es/es/detalle-nota/mensajeria-paqueteria-2025>

⁵ <https://www.channelpartner.es/movilidad/el-ano-del-patinete-electrico-en-el-canal/>

Esto va a suponer que en el año 2026 se van a inscribir en el Registro de Vehículos Personales Ligeros estos 225.000 VMPs nuevos, mientras que en 2030 se alcanzará la media de 2023 de 250.000 unidades.

Suponiendo un precio medio de venta de 400 euros por VMPs, en el **año 2026** se producirán unas **pérdidas en ventas de 10 millones de euros** (10% ventas sobre 250.000 unidades vendidas en 2023).

D. IMPACTO ESPERADO

IMPACTO ESPERADO SOBRE PIB	Año 2026 (€)	Año 2030 (€)
FABRICACIÓN ETIQUETAS IDENTIFICATIVAS	12.252.500,00	725.000,00
VENTA ETIQUETAS IDENTIFICATIVAS	2.957.500,00	175.000,00
REDUCCIÓN VENTAS VMP	-10.000.000,00	-
TOTAL	5.210.000,00	900.000,00

Tabla 5: Impacto en PIB

Tomando como base para 2026 un PIB proyectado para 2025 de 1.650.000 millones de euros, incrementado en un 1,9%⁶, esto es, 1.681.350 millones de euros, **el impacto esperado en el PIB de la medida regulatoria en 2026 de 5.210.000,00 euros supondrá un 0,0003% del PIB de 2026.**

4.1.2. Agentes implicados o afectados

Al hilo de lo contemplado en la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta seleccionada, se espera que las obligaciones contempladas en el proyecto normativo tengan un impacto positivo en el desarrollo de la innovación y la seguridad vial a través de la identificación de los vehículos de movilidad personal autorizados a circular. El reflejo en la mejora de la información y en la seguridad del usuario, a la vez sirviendo de base para la creación de un entorno seguro de circulación y de estrategias claras de ordenación del tráfico en las ciudades y reducción de la siniestralidad vial.

En términos generales, también se espera un efecto positivo en el mercado del empleo toda vez que el despliegue de servicios de inscripción, cambio de titularidad y baja de los vehículos de movilidad personal y precisará de actualización o puesta en marcha de nuevo equipamiento o tecnología, al igual que la obligación relativa a la disponibilidad de datos exigirá sistemas de comunicación y plataformas para su

⁶ <https://www.funcas.es/prensa/funcas-mejora-su-prevision-de-crecimiento-del-pib-para-este-ano-hasta-el-29-y-hasta-el-19-en-2026/>

publicación y acceso a las administraciones públicas y a las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado para velar por el cumplimiento de la normativa vigente.

Si bien estos dos impactos son difícilmente calculables en términos económicos.

4.1.3. Propietarios de vehículos de movilidad personal.

Este real decreto introduce una serie de obligaciones que no existían con anterioridad a su entrada en vigor, las cuales implicarán un coste económico para los propietarios de los vehículos de movilidad personal, tanto particulares como empresas cuyo negocio está basado en la utilización de estos vehículos (alquiler, reparto de mercancías, uso turístico, etc.).

En este sentido, el proyecto incluye las obligaciones de:

- Solicitud de inscripción del VMP en el registro de vehículos personales ligeros.
- Adquisición de la etiqueta identificativa.
- Comunicación de baja del VMP.
- Comunicación de cambio de titularidad del VMP.

A. INSCRIPCIÓN DE VMP YA CIRCULANTES.

a) Inscripción en el Registro de Vehículos Personales Ligeros

La solicitud de inscripción en el Registro de vehículos personales ligeros conllevará, según lo dispuesto en Ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre Tasas de la Jefatura Central de Tráfico, la anotación en el citado Registro, del vehículo de movilidad personal, trámite que supone el abono de la tasa IV.1, por importe de 8,67 euros.

b) Adquisición de la etiqueta identificativa

Teniendo en cuenta el coste de otras etiquetas identificativas emitidas por la Dirección General de Tráfico, en concreto la etiqueta medioambiental de vehículos a motor, cuyo coste habitual se sitúa en el entorno de los 5 euros, se fija como valor de adquisición estos 5 euros más 2 euros de envío postal al domicilio, es decir, coste total de la etiqueta identificativa se estima en 7 euros.

- c) Por lo tanto, el coste económico para los propietarios de los VMP circulantes será el siguiente:

COSTE ECONÓMICO	COSTE UNITARIO
INSCRIPCIÓN EN REGISTRO	8,67 €
ADQUISICIÓN ETIQUETA IDENTIFICATIVA	7,00 €
TOTAL	15,67€

Tabla 9: Coste económico unitario

El parque circulante estimado en 2026 de vehículos de movilidad personal certificados o susceptibles de inscripción se encuentra en torno a 4 millones^[1], por lo que el **coste económico total derivado de su inscripción será de 62.680.000 euros.**

B. INSCRIPCIÓN DE NUEVOS VMP.

Si bien no se tienen datos de cuantos VMPs se adquieren anualmente, a partir de las estimaciones de parque circulante actual y de cifras publicadas en medios e informes del mercado^[2], se puede estimar que anualmente se adquieren unos 250.000 vehículos nuevos.

Tomando como valor los 250.000 VMPs vendidos anualmente, se estima que la obligación de inscribir y asegurar los vehículos podrá reducir en un 10% las ventas, principalmente durante el primer año, si bien gradualmente en los 5 años siguientes se estima que volverá a valores previos.

Esto va a suponer que en el año 2026 se van a inscribir en el Registro de Vehículos Personales Ligeros 225.000 vehículos nuevos, lo que, contando con un coste económico unitario de 15,67 euros, va a suponer un importe de 3.525.750 euros.

A su vez, en el año 2030 se inscribirán en el Registro de Vehículos Personales Ligeros unos 250.000 VMP, por lo que, teniendo en cuenta el coste económico unitario de 15,67 euros, va a suponer un importe de 3.917.500 euros.

En consecuencia, el **coste económico total derivado de la inscripción de los VMP será de 7.443.250 euros.**

C. BAJAS Y CAMBIOS DE TITULARIDAD DE VMP.

Sobre estas obligaciones administrativas, no se tienen datos concretos, por lo que el cálculo *a priori* del coste económico se complica.

En cuanto a cambios de titularidad, se podría estimar *a priori* un 10% de las ventas de VMP nuevos, resultando en 25.000 trámites de cambio de titularidad.

Por lo que se refiere a las bajas, se desconoce igualmente, pero se puede estimar en un 25% del total de nuevas adquisiciones, esto es, 62.500 bajas anuales. Se calcula que alrededor de un 80% de estas bajas, es decir, 50.000, se realizará en un centro autorizado para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil o en cualquier otro establecimiento autorizado para su tratamiento medioambiental, por lo que el 20% restante, esto es, 12.500 VMP, no acudirá a esos centros para darse de baja.

Estos dos trámites administrativos llevan aparejado el abono de la tasa IV.1, por anotación en el registro, esto es, 8,67 euros, salvo el caso de baja por entrega del VMP en un centro autorizado para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil o en cualquier otro establecimiento autorizado para su tratamiento medioambiental, que está exento del pago de la tasa.

Por lo tanto, en relación con estos trámites, habrá 37.500 sujetos al pago de la tasa, de manera que **el coste económico por este concepto supondrá un importe anual de 325.125 euros.**

En definitiva, el coste económico que supone la entrada en vigor del real decreto para los años 2026 y 2030 será:

COSTE ECONÓMICO	Año 2026 (€)	Año 2030 (€)
INSCRIPCIÓN EN REGISTRO PARQUE CIRCULANTE	62.680.000	-
INSCRIPCIÓN NUEVOS VMP	3.525.750	3.917.500
CAMBIOS TITULARIDAD Y BAJAS	325.125	325.125
TOTAL	66.532.875	22.992.625

Tabla 10: Importe total coste económico

^[1] <https://www.dgt.es/comunicacion/noticias/vmp-nuevas-reglas-nueva-formacion/>

^[2] <https://www.channelpartner.es/movilidad/el-ano-del-patinete-electrico-en-el-canal/>

4.2. IMPACTO PRESUPUESTARIO EN LOS GASTOS E INGRESOS PÚBLICOS

4.2.1. Impacto en los Presupuestos Generales del Estado

En relación con el impacto presupuestario, en AGE, este real decreto resulta de aplicación las medidas que recoge el proyecto en materia de inscripción en el Registro de vehículos se pueden llevar a cabo a través de medios personales y materiales que dispone el organismo autónomo de la Jefatura Central de Tráfico.

El real decreto que se desarrolla supone obligaciones para la Administración General del Estado, que recaen en el Ministerio del Interior. A este respecto, cabe señalar que las aplicaciones utilizarán todos los recursos ya disponibles para la matriculación, consulta, cambio de titularidad y baja de los vehículos a motor.

A. Nuevas funciones derivadas de las obligaciones del real decreto

En su artículo único del real decreto recoge el contenido del Registro de Vehículos y desarrolla la inscripción, consulta, actualización del titular y baja de estos vehículos.

Por lo tanto, el Ministerio de Interior a través de la Jefatura Central de Tráfico, en el ámbito de las materias de su competencia, lleven a cabo acciones necesarias para la implementación de estos trámites, y además, la cooperación con otros usuarios como el Consorcio de Seguros, Cuerpos y fuerzas de Seguridad, Entidades locales, etc. Que implicará, el fomento de la operatividad, interoperabilidad, intercambio de datos, implementación de especificaciones, acceso seguro y demás requisitos exigibles para prestar los servicios necesarios.

Para llevar a cabo esta competencia, el ciudadano presentará sus solicitudes a través de nuestros servicios de la Sede Electrónica de la Dirección General de Tráfico, de la herramienta de Registro General y de las Jefaturas Provinciales de Tráfico. Son canales habituales de presentación de solicitudes y de información.

En este sentido, los trámites definidos en el real decreto conllevan nuevos desarrollos de aplicaciones en la Sede Electrónica como un trámite automatizado, desarrollado en un contrato de gerencia informática con un ente privado.

En cuanto a las Jefaturas Provinciales de Tráfico tendrá a su disposición una aplicación para la gestión de los datos de estos vehículos sobre la inscripción, actualización, consulta y baja.

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología coordinará todas las actuaciones y gestiones necesarias para el buen funcionamiento de este

registro. Además, gestionará el alta de marcas y la certificación de los laboratorios. Además, proveerá el acceso y la intermediación de datos con las Administraciones Locales, el Consorcio de Seguros y Cuerpos y Fuerzas de Seguridad; así como, la publicidad de los modelos certificados a través de la Sede Electrónica u otros medios.

B. Determinación de los medios técnicos necesarios

Junto a todo ello, se requiere el despliegue de plataformas tecnológicas de gestión de la información y datos para la prestación de los servicios y puesta a disposición de los datos a través de DGT en cifras, así como los mecanismos de comunicación con los diferentes agentes de movilidad y prestadores de servicios.

Para ello se ha realizado la contratación de un desarrollo tecnológico que posibilite la creación del Registro de Vehículos Personales Ligeros, que constituirá una sección del Registro Nacional de Vehículos, así como los distintos trámites de inscripción, consulta, actualización del titular y baja.

El coste de este desarrollo del Registro de Vehículos Personales Ligeros ha supuesto un importe de 237.600 euros (IVA no incluido).

4.2.2. Gastos otras Administraciones Públicas

En el ámbito de las CCAA y EELL, el contenido del proyecto no afecta los presupuestos de las Comunidades Autónomas ni a los de las Entidades Locales.

4.2.3. Ingresos Públicos

A. TASAS

Los ingresos públicos se derivan por un lado de las tasas administrativas que debe satisfacer el titular o propietario de un VMP para realizar su inscripción, baja o cambio de titularidad. El proyecto normativo prevé el abono de la tasa por la anotación en registro de vehículos personales ligeros, tasa que se fija en Ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre tasas de la Jefatura Central de Tráfico, como la IV.1, con un importe de 8,67 euros a fecha de redacción de esta memoria de análisis de impacto normativo.

a) Inscripción en el Registro de Vehículos Personales Ligeros

La solicitud de inscripción en el Registro de vehículos personales ligeros conllevará, según lo dispuesto en Ley 16/1979, de 2 de octubre, la anotación en

el Registro de Vehículos Personales Ligeros, lo cual supone el abono de la tasa IV.1, por importe de **8,67 euros**.

El parque estimado de vehículos de movilidad personal se encuentra en torno a 4 millones⁷ vehículos de movilidad personal certificados o susceptibles de inscripción.

b) Inscripción de nuevos VMPs

Si bien no se tienen datos de cuantos VMPs se adquieren anualmente, a partir de las estimaciones de parque circulante actual y de cifras publicadas en medios e informes del mercado⁸, se puede estimar que anualmente se adquieren unos 250.000 VMPs nuevos.

Año/Período	Ventas estimadas (unidades)	Variación	Notas	Fuente
2018	237.000	-	Datos iniciales del auge post-pandemia.	GfK vía MediaMarkt
2019	306.000	+29%	Crecimiento impulsado por urbanización y sharing.	GfK vía MediaMarkt
2020	~300.000 (estimado)	Estable	Similar a 2019, pese a la pandemia; no cerrado oficialmente.	GfK vía MediaMarkt
2021	285.000	-5% (aprox.)	Cierre de año con estabilización.	GfK vía Expansión
2021 (estimado)	>200.000	-	Previsión inicial; se superó ligeramente.	GfK vía NIU/Autofácil
2022 (estimado)	250.000	+12% (aprox.)	Proyección de crecimiento; incluye monociclos y hoverboards.	GfK vía NIU/Autofácil
Junio 2022 - Mayo 2023	251.000	-4%	Caída por estabilización post-pandemia y normativas incipientes.	GfK vía Channel Partner

Figura 2: Datos sobre ventas anuales VMP

Tomando como valor los 250.000 VMPs vendidos anualmente, se estima que la obligación de inscripción y aseguramiento podrá reducir en un 10% las ventas, principalmente durante el primer año, si bien gradualmente en los 5 años siguientes se estima vuelva a valores previos.

Esto va a suponer que en el año 2026 se van a inscribir en el Registro de Vehículos Personales Ligeros estos 225.000 vehículos nuevos.

⁷ <https://www.dgt.es/comunicacion/noticias/vmp-nuevas-reglas-nueva-formacion/>

⁸ <https://www.channelpartner.es/movilidad/el-ano-del-patinete-electrico-en-el-canal/>

c) Bajas y Cambios de Titularidad de VMPs

Sobre estas obligaciones administrativas, no se tienen datos concretos, por lo que el cálculo a priori de las cargas se complica. En cuanto a cambios de titularidad, se podría estimar a priori un 10% de las ventas de VMP nuevos, resultando 25.000 trámites de cambio de titularidad. En cuanto a bajas se desconoce igualmente, pero se puede estimar en un 25% del total de nuevas adquisiciones, esto es, 62.500 bajas anuales, si bien, tal y como se indica en el apartado 4.1.3. C) anterior, se calcula que sólo un 20% de estas bajas, es decir, 12.500, conllevará el pago de la tasa ya que el resto de las bajas se realizarán en un centro de tratamiento de vehículos al final de su vida útil o en un establecimiento para su tratamiento medioambiental, supuesto que está exento del pago de la tasa.

Por lo tanto, en relación con estos dos trámites, habrá 37.500 sujetos al pago de la tasa.

En definitiva, los ingresos públicos por percepción de tasas que supone la entrada en vigor del real decreto serán:

INGRESOS PUBLICOS POR TASA IV.1 (8,67 €)	AÑO 2026 (€)	AÑO 2030 (€)
INSCRIPCIÓN EN REGISTRO PARQUE CIRCULANTE	34.680.000,00	-
INSCRIPCIÓN NUEVOS VMP	1.950.750,00	2.167.500,00
CAMBIOS TITULARIDAD Y BAJAS	325.000,00	325.125,00
TOTAL	36.955.750,00	2.492.625,00

Tabla 6: Importe total ingresos públicos por tasas

B. INGRESOS POR IMPUESTOS INDIRECTOS

Sobre el coste de adquisición y envío de la etiqueta identificativa de 7 euros (ver apartado 4.1.3), el 21% de ese valor se corresponde con el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), lo que supone un importe de 1,47 euros en concepto de IVA.

INGRESOS PUBLICOS POR IVA	AÑO 2026 (€)	AÑO 2030 (€)
INSCRIPCIÓN EN REGISTRO PARQUE CIRCULANTE	5.880.000,00	-
INSCRIPCIÓN NUEVOS VMP	330.750,00	367.500,00
TOTAL	6.210.750,00	367.500,00

Tabla 7: Importe total ingresos públicos por IVA

C. INGRESOS POR IMPUESTOS EMPRESARIALES

Tomando como base el precio unitario de venta de la etiqueta identificativa, 5 euros por unidad, y el coste de envío, 2 euros por unidad, la facturación total prevista para los años 2026 y 2030 sería:

FACTURACIÓN FABRICACIÓN Y ENVÍO ETIQUETAS	AÑO 2026 (€)	AÑO 2030 (€)
INSCRIPCIÓN EN REGISTRO PARQUE CIRCULANTE	28.000.000,00	-
INSCRIPCIÓN NUEVOS VMP	1.575.000,00	1.750.000,00
TOTAL	29.575.000,00	1.750.000,00

Tabla 8: Facturación Empresariales Fabricación y Envío Etiquetas Identificativas

Por lo tanto, considerando un tipo medio del impuesto de sociedades del 25%, los ingresos públicos por este concepto serían de **7.393.750 euros en 2026 y de 437.500 euros en 2030**.

4.3. CARGAS ADMINISTRATIVAS.

4.3.1. Cargas administrativas del proyecto.

Este real decreto introduce una serie de cargas administrativas consecuencia de un rango de obligaciones que prevé, las cuales no existían con anterioridad a la entrada en vigor de esta norma.

De acuerdo con lo indicado por la Secretaría de Estado de Función Pública del Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública, una carga administrativa, puede ser, por ejemplo, una solicitud, una obligación de comunicar datos, de conservar documentos o de formalizarlos; en definitiva, es toda actividad de naturaleza

administrativa que debe llevar a cabo una empresa o un ciudadano para cumplir con las obligaciones derivadas de la normativa.

En este sentido, el proyecto incluye para los propietarios de los vehículos personales ligeros certificados las obligaciones de:

- Solicitar la inscripción de dicho vehículo en el registro de vehículos personales ligeros, que finalizará con el certificado de inscripción que permitirá su identificación para circular. Debe señalarse que la inscripción podrá realizarse *online* a través de la sede electrónica de la DGT.
- Comunicación de baja del vehículo.
- Comunicación de cambio de titularidad del vehículo.

De conformidad con el Anexo V «Método simplificado de medición de cargas administrativas y de su reducción. Sistema compartido de las administraciones públicas» de la Guía metodológica para la elaboración de la Memoria del Análisis de Impacto Normativo se puede indicar que la aprobación del real decreto conduce al siguiente coste agregado.

A. INSCRIPCIÓN DE VEHÍCULOS YA CIRCULANTES

La solicitud de inscripción en el Registro de vehículos personales ligeros debe ir acompañada de la ficha reducida emitida por el fabricante y la certificación expedida por el laboratorio. En su caso, el interesado presentará su documento de identidad.

a) Solicitud de forma presencial:

- Presentar una solicitud presencialmente: 80,00 euros
 - Presentación convencional de documentos: 5,00 euros
- TOTAL: 85,00 euros**

b) Solicitud de forma electrónica:

- Presentar una solicitud electrónica: 5,00 euros
 - Presentación electrónica de documentos: 4,00 euros
- TOTAL: 9,00 euros**

El parque estimado de vehículos de movilidad personal se encuentra en torno a 4 millones⁹ vehículos de movilidad personal certificados o susceptibles de inscripción. Se estima que un 10% de los interesados solicitarán la inscripción del vehículo de forma presencial y un 90% lo hará de forma electrónica.

Por lo tanto, la solicitud de forma presencial afectará a 400.000 vehículos, siendo la carga administrativa de 34.000.000 euros. La solicitud de forma electrónica afectará a 3.600.000 vehículos, siendo la carga administrativa de 32.400.000 euros.

En consecuencia, la **carga administrativa total** derivada de la inscripción del parque circulante de VMP en 2026 será de **66.400.000 euros**.

B. INSCRIPCIÓN DE NUEVOS VEHÍCULOS

Si bien no se tienen datos de cuantos VMPs se adquieren anualmente, a partir de las estimaciones de parque circulante actual y de cifras publicadas en medios e informes del mercado¹⁰, se puede estimar que anualmente se adquieren unos 250.000 VMPs nuevos.

Año/Período	Ventas estimadas (unidades)	Variación	Notas	Fuente
2018	237.000	-	Datos iniciales del auge post-pandemia.	GfK vía MediaMarkt
2019	306.000	+29%	Crecimiento impulsado por urbanización y sharing.	GfK vía MediaMarkt
2020	~300.000 (estimado)	Estable	Similar a 2019, pese a la pandemia; no cerrado oficialmente.	GfK vía MediaMarkt
2021	285.000	-5% (aprox.)	Cierre de año con estabilización.	GfK vía Expansión
2021 (estimado)	>200.000	-	Previsión inicial; se superó ligeramente.	GfK vía NIU/Autofácil
2022 (estimado)	250.000	+12% (aprox.)	Proyección de crecimiento; incluye monociclos y hoverboards.	GfK vía NIU/Autofácil
Junio 2022 - Mayo 2023	251.000	-4%	Caída por estabilización post-pandemia y normativas incipientes.	GfK vía Channel Partner

Figura 2: Datos sobre ventas anuales VMP

Tomando como valor los 250.000 VMPs vendidos anualmente, se estima que la obligación de inscribirlos y asegurarlos podrá reducir en un 10 las ventas, principalmente

⁹ <https://www.dgt.es/comunicacion/noticias/vmp-nuevas-reglas-nueva-formacion/>

¹⁰ <https://www.channelpartner.es/movilidad/el-ano-del-patinete-electrico-en-el-canal/>

durante el primer año, si bien gradualmente en los 5 años siguientes se estima vuelva a valores previos.

Esto va a suponer además que en el año 2026 se van a inscribir en el Registro de Vehículos Personales Ligeros estos 225.000 vehículos nuevos.

Se estima que el 90% de estas inscripciones se realizará de forma electrónica, en la mayoría de los casos a través centro comercial que venda VMP, el cual solicitará este trámite en nombre del interesado, y que sólo un 10% efectuará este trámite de forma presencial.

Por lo tanto, en el año 2026, la solicitud de inscripción afectará a 225.000 VMP. De estas solicitudes, 22.500 se realizarán de forma presencial, siendo la carga administrativa de 1.912.500 euros, mientras que de forma electrónica se efectuarán 202.500, siendo la carga administrativa de 1.822.500 euros. En consecuencia, **el importe total de la carga administrativa por la inscripción en el año 2026 de nuevos VMP será de 3.735.000 euros.**

A su vez, en el año 2030 la solicitud de inscripción afectará a 250.000. De estas solicitudes, 25.000 se realizarán de forma presencial, siendo la carga administrativa de 2.125.000 euros, mientras que de forma electrónica se efectuarán 225.000, siendo la carga administrativa de 2.025.000 euros. En consecuencia, **el importe total de la carga administrativa por la inscripción en el año 2030 de nuevos VMP será de 4.150.000 euros.**

C. BAJAS Y CAMBIOS DE TITULARIDAD

La solicitud de baja o de cambio de titularidad en el Registro de vehículos personales ligeros debe ir acompañada, en su caso, del documento de identidad del interesado. Podrá realizarse de forma presencial o electrónica, siendo la valoración la ya indicada en el apartado A) anterior.

Sobre estas obligaciones administrativas, no se tienen datos concretos, por lo que el cálculo a priori de las cargas se complica. En cuanto a cambios de titularidad, se podría estimar *a priori* un 10% de las ventas de VMP nuevos, resultando en 25.000 trámites de cambio de titularidad, y en cuanto a bajas se desconoce igualmente, pero se puede estimar en un 25% del total de nuevas adquisiciones, esto es, 62.500 bajas anuales. En total, 87.500 trámites de baja y cambio de titularidad.

Se calcula que alrededor de un 10% de estos trámites se realizará de forma presencial y un 90% de forma electrónica. En consecuencia, habrá 8.750 trámites que se realizarán presencialmente, lo que supone una carga administrativa de 743.750 euros, y 78.750 trámites que se realizarán de forma electrónica, lo que supone una carga administrativa valorada en 708.750 euros.

Por lo tanto, en relación con estos trámites, la **carga administrativa por este concepto supone un importe anual de 1.452.500 euros.**

En definitiva, la carga administrativa que supone la entrada en vigor del real decreto para los años 2026 y 2030 será:

CARGA	Año 2026 (€)	Año 2030 (€)
INSCRIPCIÓN EN REGISTRO PARQUE CIRCULANTE	66.400.000	-
INSCRIPCIÓN NUEVOS VMP	3.735.000	4.150.000
CAMBIO TITULARIDAD Y BAJAS	1.452.000	1.452.000
TOTAL	71.587.000	5.602.000

Tabla 9: Importe total cargas administrativas

4.4. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO

Según lo establecido en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, y en el artículo 26.3.f) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, debe analizarse el impacto por razón de género de la norma proyectada.

El proyecto de real decreto no afecta a la igualdad entre hombres y mujeres, siendo el impacto de género nulo.

4.5. IMPACTO EN LA INFANCIA Y EN LA ADOLESCENCIA

La norma no incide en ningún aspecto relacionado con el ámbito de la infancia.

4.6. IMPACTO EN LA FAMILIA

Este proyecto no tiene impacto alguno en la familia, a efectos de lo previsto en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las

familias numerosas, al tratarse, como se ha expuesto, de una norma que se limita a la transposición de la Directiva (UE) 2023/2661 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de noviembre de 2023, objeto que carece de relación específica con la situación de las familias.

4.7. IMPACTO POR RAZÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

De la aprobación de la norma se deriva un impacto positivo por razón de cambio climático, toda vez que regula los vehículos personales ligeros, que son vehículos eléctricos.

4.8. OTROS IMPACTOS

El proyecto tiene un impacto positivo de carácter social, que se materializa en el ámbito de la seguridad vial y la movilidad ya que permitirá una mejor gestión del tráfico y de la movilidad, reduciendo la accidentalidad, la congestión y las emisiones.

La norma tiene un impacto nulo en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad de las personas con discapacidad, así como para la ciudadanía y la Administración en materia de desarrollo o uso de los medios y servicios de la Administración digital, por cuanto no regula nada relacionado con estos aspectos.

5. DESCRIPCION DE LA TRAMITACIÓN Y CONSULTAS

Se ha acordado por el Consejo de Ministros la tramitación urgente del proyecto, de conformidad con lo dispuesto en artículo 27.1.b) de la Ley 50/1007, de 27 de noviembre, del Gobierno, toda vez que en este caso concurren circunstancias extraordinarias que, no habiendo podido preverse con anterioridad, exigen la aprobación urgente de la norma. El Acuerdo se adjunta como anexo I de esta memoria.

El 25 de julio de 2025 se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Ley 5/2025, de 24 de julio, que en el apartado 7 de su disposición adicional primera establece que reglamentariamente el Consejo de Ministros regulará el registro público de vehículos personales ligeros del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y los medios de identificación obligatorios que permitan su individualización, así como que esta regulación deberá entrar en vigor antes del 2 de enero de 2026.

El período de tiempo que media entre el 25 de julio de 2025, fecha de la publicación de la Ley 5/2025 en el Boletín Oficial del Estado, y el 2 de enero de 2026, fecha límite para la regulación del registro de los vehículos personales ligeros, es muy breve y la aplicación en la tramitación del proyecto de real decreto de los plazos ordinarios contemplados legalmente retrasaría el cumplimiento del mandato previsto en la citada Ley para la fecha fijada.

La tramitación por vía de urgencia implica que los plazos previstos para la realización de los trámites del procedimiento de elaboración se reduzcan a la mitad, que no será preciso el trámite de consulta pública previsto en el artículo 26.2, sin perjuicio de la realización de los trámites de audiencia pública o de información pública sobre el texto a los que se refiere el artículo 26.6, cuyo plazo de realización será de siete días y que la falta de emisión de un dictamen o informe preceptivo en plazo no impedirá la continuación del procedimiento, sin perjuicio de su eventual incorporación y consideración cuando se reciba.

Por lo tanto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, se ha prescindido del trámite de consulta pública, al tramitarse por vía de urgencia.

El proyecto se tiene que someter a los siguientes trámites:

5.1. AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA

El trámite de audiencia e información pública se ha realizado a través de la publicación del proyecto de Real Decreto y de su Memoria del Análisis de Impacto Normativo en el portal web del Ministerio del Interior, concediendo un plazo de siete días hábiles para formular alegaciones, de acuerdo con el artículo 27.2 de la Ley 50/1997, de 27 de

noviembre, toda vez que se trata de un proyecto del que se ha acordado su tramitación urgente.

Plazo para formular alegaciones: del 5 al 16 de diciembre de 2025.

Correo electrónico para la remisión de alegaciones: participacion.normativa@dgt.es

5.2. CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8.5 d) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, al tratarse de un proyecto de disposición general que afecta al tráfico, la seguridad vial o la movilidad sostenible, se ha puesto en conocimiento de los integrantes del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible el texto objeto de modificación, concediendo un plazo para formular observaciones de siete días hábiles, en coherencia con el plazo establecido para el trámite de audiencia e información pública.

5.3. INFORMES EVACUADOS

Este proyecto de real decreto se debe someter a los siguientes informes:

-**Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.

- **Oficina Presupuestaria del Ministerio del Interior**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.

- **Secretaría General Técnica del Ministerio de Industria y Turismo**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.

- **Ministerio de Economía, Comercio y Empresa**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.

- **Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico**, de acuerdo con lo

dispuesto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.

- **Ministerio de Hacienda**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.

- **Oficina de Coordinación y Calidad Normativa, del Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes**, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 del Real Decreto 1081/2017, de 29 de diciembre, por el que se establece el régimen de funcionamiento de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa.

- **Aprobación previa del Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública**, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo quinto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.

6. DICTAMEN DEL CONSEJO DE ESTADO.

Es preciso el dictamen del Consejo de Estado, de conformidad con lo establecido en el artículo 22.3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado, por tratarse de una disposición reglamentaria que se dicta en ejecución de una ley.

7. EVALUACIÓN EX POST.

Si bien la norma proyectada no está incluida en el Plan Anual Normativo del año 2025, por la naturaleza y contenido de la misma se considera susceptible de evaluación *ex post* por sus resultados, conforme se indica en el artículo 3.1 del Real Decreto 286/2017, de 24 de marzo, por el que se regulan el Plan Anual Normativo y el Informe Anual de Evaluación Normativa de la Administración General del Estado y se crea la Junta de Planificación y Evaluación Normativa.

Cuando el Registro esté en vigor, anualmente se podrán incluir datos desglosados en DGT en cifras, aportando información sobre cuántos vehículos de este tipo circulan, con qué antigüedad, que perfil tienen sus usuarios/titulares, las incidencias, siniestros y la vida útil de estos vehículos, y otros aspectos relacionados, para así medir el impacto real de la medida en términos de cargas y su impacto económico.

ANEXO I. ACUERDO CONSEJO DE MINISTROS TRAMITACIÓN VÍA URGENCIA

ANEXO II: ANÁLISIS DE ALEGACIONES PRESENTADAS EN LOS TRÁMITES DEL CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO, SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE Y DE AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible				
Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
1	UNESPA	Nuevo artículo a incorporar en Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre	Introducir en el Reglamento General de Circulación un nuevo precepto que establezca expresamente: "No podrán conducir vehículos de movilidad personal los menores de dieciséis años." Redacción literal propuesta por UNESPA.	NO SE ACEPTA: El texto normativo propuesto se centra exclusivamente en la inscripción y registro de VMP, no entrando en cuestiones propias de circulación, aspectos que ya se han abordado en el proyecto de modificación del Reglamento General de Circulación en materia de protección de usuarios vulnerables.
2	UNESPA	Artículo 118 Reglamento General de Circulación (Cascos y protección)	Imponer la obligatoriedad de: (i) casco homologado abrochado para todo conductor de VMP; (ii) elemento luminoso o retrorreflectante visible a 150 m entre el ocaso y la salida del sol o con visibilidad reducida; (iii) chaleco reflectante de alta visibilidad para quienes usan VMP en actividad profesional por vías urbanas y travesías. Modificación del artículo 118.4 del Reglamento General de Circulación	NO SE ACEPTA: : El texto normativo propuesto se centra exclusivamente en la inscripción y registro de VMP, no entrando en cuestiones propias de circulación, aspectos que ya se han abordado en el proyecto de modificación del Reglamento General de Circulación en materia de protección de usuarios vulnerables.
3	UNESPA	Anexo XIX (párrafo inicial)	Corregir la errata tipográfica del primer párrafo para asegurar la lectura correcta: la frase debe indicar que los vehículos sin homologación europea/nacional/individual podrán ser comercializados en España tras el procedimiento de certificación regulado en el anexo. Propuesta: "ANEXO XIX. Procedimiento de Certificación de Vehículos.	SE ACEPTA

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible				
Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
4	UNESPA	Denominación y exposición de motivos del RD; Artículo único, punto dos (art. 2 RGV)	<p>Constituye el objeto de este anexo la regulación de los procedimientos administrativos para que los vehículos que no cuenten con una homologación de tipo europea, nacional o individual, y puedan ser comercializados en el mercado español."</p> <p>Ampliar la denominación y alcance para que se cree el "Registro de Vehículos Personales Ligeros y demás Vehículos de Movilidad Personal", y que esta sección quede incardinada en el Registro Nacional de Vehículos. También ajustar la Exposición de Motivos y el art. 2 RGV en esa línea.</p> <p>Propuesta:</p> <p>"REAL DECRETO XXX/ 2025, DE DE, POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS, APROBADO POR REAL DECRETO 2822/1998, DE 23 DE DICIEMBRE, POR EL QUE SE CREA EL REGISTRO DE VEHÍCULOS PERSONALES LIGEROS Y DEMÁS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (...) El artículo único, punto dos, incorpora la modificación del artículo 2 del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, al objeto de acomodar la creación del registro de vehículos personales ligeros y demás vehículos de movilidad personal (...) 7. El Registro de Vehículos Personales Ligeros y demás Vehículos de Movilidad Personal"</p>	<p>NO SE ACEPTA: se mantiene la cita textual del mandato legal contenido en la ley 5/2025, de de julio.</p> <p>No obstante se corrige el título para alinearlo con el texto contenido en la disposición adicional primera, apartado 7, de la ley 5/2025, de 24 de julio, cambiando "se crea" por "se regula"</p>

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible				
Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
5	UNESPA	Anexo XX (encabezado y primer párrafo)	<p>Reformular el encabezado y primer párrafo para que expresamente establezcan que “los vehículos personales ligeros y demás vehículos de movilidad personal” se inscribirán en el Registro Nacional de Vehículos, consignando todos los datos administrativos y técnicos, incluyendo fabricante, marca, modelo, laboratorio y datos del seguro obligatorio.</p> <p>Propuesta: ANEXO XX. Vehículos personales ligeros y demás vehículos de movilidad personal. Los vehículos personales ligeros y demás vehículos de movilidad personal se inscribirán en el Registro Nacional de Vehículos con los datos administrativos y técnicos asociados a los vehículos.</p>	SE ACEPTA: con fórmula similar
6	UNESPA	Anexo XX (datos registrales mínimos)	<p>Incluir expresamente el “número de identificación del vehículo” dentro de los datos a consignar en el Registro, además del número de inscripción.</p> <p>Propuesta:</p> <p>“En concreto, para cada vehículo se consignará, al menos, información sobre identificación del titular registral y su domicilio, número de certificado de circulación y características técnicas del vehículo, fabricante, marca, modelo y laboratorio de certificación, número de identificación inscripción y datos del seguro obligatorio. Estos datos junto con los diversos trámites relativos a su primera inscripción, cambio de titularidad y baja se conservarán en el Registro Nacional de Vehículos, en concreto, en su sección, Registro de Vehículos Personales Ligeros y demás Vehículos de Movilidad Personal.”</p>	NO SE ACEPTA: Por cuestiones de coherencia normativa se debe mantener "inscripción" y la denominación del Registro de Vehículos Personales Ligeros según introduce la ley 5/2025, de 24 de julio.

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible				
Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
7	UNESPA	Anexo XX, apartado 6.A (numeración) y 6.C (diseño del adhesivo)	Alinear la tabla de caracteres del diseño de adhesivo con la regla del 6.A: eliminar las cinco vocales (además de Ñ y Q) de la relación de caracteres utilizables en el número de identificación de la etiqueta, evitando contradicción con 6.A (que ya suprime vocales, Ñ y Q).	SE ACEPTA
8	UNESPA	Anexo XXI, 2.23 (Avisos en documentación comercial)	Añadir aviso expreso en la documentación comercial: “Los VMP no podrán ser conducidos por menores de 16 años.”	<p>NO SE ACEPTA: El texto normativo propuesto se centra exclusivamente en la inscripción y registro de VMP, no entrando en cuestiones propias de circulación, aspectos que ya se han abordado en el proyecto de modificación del Reglamento General de Circulación en materia de protección de usuarios vulnerables.</p> <p>NO SE ACEPTA: La obligación de aseguramiento se produce en virtud del Real Decreto Legislativo ley 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, por lo que no se considera oportuno ni coherente introducir esta cuestión en un anexo dedicado a describir las características técnicas de los VMP</p> <p>NO SE ACEPTA: En tanto no sea obligatoria reglamentariamente, no se considera jurídicamente posible incluir tal obligación</p>
9	UNESPA	Anexo XXI, 2.23 (Avisos en documentación comercial)	Añadir aviso expreso: “Los VMP deberán disponer del preceptivo seguro obligatorio de responsabilidad civil.”	
10	UNESPA	Anexo XXI, 2.23 (Avisos en documentación comercial)	Sustituir la redacción “Se recomienda encarecidamente” por “Es obligatoria” en relación con el uso de casco para circular en VMP.	

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible				
Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
11	UNESPA	Anexo XXI, 2.23 (Avisos en documentación comercial)	Corregir erratas de redacción en los avisos: reemplazar “Está prohibición” por “Está prohibida” la manipulación; ajustar “del VMP (Vehículo de Movilidad Personal)” evitando duplicidades (“del VMP Vehículo...”).	SE ACEPTA
12	Applus+ IDIADA (VMP)	Sección 33 del régimen transitorio (según indica remitente)	Se identifica un conflicto en la Sección 33 del régimen transitorio, que obliga al usuario del patinete a realizar una certificación extraordinaria para poder obtener la matrícula necesaria para asegurar el vehículo.	NO SE ACEPTA: no es una obligación la que se plantea en el apartado 5 del anexo XIX, si no una posibilidad.
13	AECA-ITV	Artículo único, punto Dos (art. 2 RGV) y art. 2.5 RGV	Se recomienda revisar/redactar la Sección 33 para evitar obligación de certificación extraordinaria para usuarios particulares. La nueva versión del proyecto regula con detalle la inscripción de VPL pero deja indeterminada la de VMP, pese a que los VPL son subcategoría de VMP. Se solicita establecer de forma expresa la obligación de inscripción de todos los VMP en el Registro Nacional de Vehículos (RNV) y articular un procedimiento completo (solicitud, documentación, certificado de inscripción con número de identificación y etiqueta).	SE ACEPTA
14	AECA-ITV	Título del Real Decreto y referencias internas	Cambiar la denominación para reflejar el alcance real del RD (afecta a todos los VMP; VPL es una subcategoría). Propuesta: “ Sustituir: “Real Decreto XXX/2025, ... por el que se crea el registro de vehículos personales ligeros” → por: “Real Decreto XXX/2025, por el que se crea el Registro de Vehículos de Movilidad Personal y se modifica el Reglamento General de Vehículos”, y actualizar todas las referencias internas.	NO SE ACEPTA: la habilitación legal contenida en la disposición adicional primera, apartado 7, de la ley 5/2025, de 24 de julio, dispone que se regulará el registro de vehículos personales ligeros, por lo que se hace preciso guardar la debida coherencia con el mandato legal.

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible				
Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
15	AECA-ITV	Artículo único, punto Dos – art. 2 RGV (nuevo art. 2.7)	Estructurar el Registro Nacional de Vehículos con sección específica para VMP y subsección para VPL.	NO SE ACEPTA: la habilitación legal contenida en la disposición adicional primera, apartado 7, de la ley 5/2025, de 24 de julio, dispone que se regulará el registro de vehículos personales ligeros, por lo que se hace preciso guardar la debida coherencia con el mandato legal.
16	AECA-ITV	Artículo único – nuevo punto Tres: art. 22 bis RGV, apartado 4 (nuevo)	Fijar en el articulado la obligación de inscribir y portar etiqueta identificativa para todos los VMP, añadiendo un nuevo apartado en el artículo 22bis del Reglamento General de Vehículos	NO SE ACEPTA: la obligación de inscribir se incluye en el artículo 2, si bien se introduce una nueva disposición adicional y mejora el texto en el anexo XX.
17	AECA-ITV	Artículo único, punto Cinco – Anexo XX (denominación, objeto y datos)	Reformular el Anexo XX para aplicarlo a todos los VMP y añadir, para VPL, los datos del seguro obligatorio. Propuesta: “Sustituir denominación a “Vehículos de Movilidad Personal”. Primer párrafo: “Los vehículos de movilidad personal, conforme el artículo 22 bis de este reglamento, se inscribirán en el Registro Nacional de Vehículos con los datos administrativos y técnicos asociados a los vehículos. En concreto, para cada vehículo se consignará, al menos, información sobre identificación del titular registral y su domicilio, número de certificado de circulación y características técnicas del vehículo, fabricante, marca, modelo y laboratorio de certificación y número de inscripción. Además, para cada vehículo personal ligero se consignarán los datos del seguro obligatorio.”	NO SE ACEPTA: no se cambia la denominación del anexo XX, si bien se introduce una nueva disposición adicional.

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible				
Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
18	AECA-ITV	Artículo único, punto Cuatro – Anexo XIX, 1.11 (Masa en orden de marcha)	Sustituir la definición de “Masa en orden de marcha” por una compatible con el art. 5 del Reglamento (UE) 168/2013. Propuesta: “Masa en orden de marcha: La masa en orden de marcha de un vehículo se determina midiendo la masa del vehículo sin carga listo para su uso normal. Incluirá la masa de: a) los líquidos; b) el equipo estándar conforme a las especificaciones del fabricante. No incluirá la masa de: a) el conductor (75 kg); b) las máquinas o del equipo instalados en la zona de la plataforma de carga; c) las baterías de propulsión.”	SE ACEPTA: se incorpora en las definiciones 11 y 12 del anexo XIX
19	AECA-ITV	Artículo único, punto Cuatro – Anexo XIX, 1.12 (MMTA)	Reformular “Masa Máxima Técnicamente Admisible (MMTA)” conforme al anexo XIII del Reglamento (UE) 2021/535. Propuesta: “Masa Máxima Técnicamente Admisible (MMTA): masa máxima asignada a un vehículo en función de sus características de fabricación y sus prestaciones por construcción.”	SE ACEPTA
20	AECA-ITV	Artículo único, punto Tres (Anexo II, sección A – definición VPL) y punto Seis (Anexo XXI, 1)	Revisar la definición de VPL sustituyendo “peso” por “masa en orden de marcha” en todas las ubicaciones, ya que “peso” no está definido en el Reglamento General de Vehículos ni en fichas; “masa en orden de marcha” sí. Mejora verificabilidad y compatibilidad con Anexo XIX y normativa europea. Propuesta: “Vehículo Personal Ligero: vehículo de movilidad personal con una velocidad máxima de fabricación entre 6 y 25 km/h, si su masa en orden de marcha es igual o inferior a 25 kg, o una velocidad máxima de fabricación entre 6 y 14 km/h, si su masa en orden de marcha es superior a 25 kg.”	SE ACEPTA

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible				
Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
21	AECA-ITV	Artículo único – punto Tres: art. 22 bis RGV, añadidos apartados 4 y 5 (nuevos)	Implantar inspección técnica periódica (ITV) para VMP, con verificación de identificación, seguridad vial, medio ambiente, inscripciones y vigencia del certificado de circulación.	NO SE ACEPTA: El ámbito y alcance del real decreto no es el de establecer un marco normativo para la inspección técnica de vehículos, materia propia de otro cuerpo normativo
22	AECA-ITV	Disposición adicional única (nueva)	ITV para VMP / Control técnico periódico	NO SE ACEPTA: El ámbito y alcance del real decreto no es el de establecer un marco normativo para la inspección técnica de vehículos, materia propia de otro cuerpo normativo
23	Policia Local/Ayuntamiento de Portugalete	Artículo 11 Reglamento General de Vehículos	Incorporar un apartado específico en el art. 11 para aclarar que los VMP y VPL deben cumplir las condiciones técnicas del Anexo XIX, XXI y Manual de características, y que la circulación con un VMP manipulado, reformado o sin cumplir especificaciones constituye infracción administrativa.	NO SE ACEPTA: el artículo 22 bis del Reglamento General de Vehículos ya dispone que los VMP deberán contar con un certificado de circulación que precisamente se dirige a verificar que cumple las condiciones técnicas del anexo XXI
24	Policia Local/Ayuntamiento de Portugalete	Artículo 22 bis RGV	Incorporar precepto que tipifique expresamente la circulación con un VMP sin haber obtenido el certificado de circulación obligatorio.	NO SE ACEPTA: el artículo 22 bis del Reglamento General de Vehículos ya dispone que los VMP deberán contar con un certificado de circulación que precisamente se dirige a verificar que cumple las condiciones técnicas del anexo XXI, por lo tanto, si circula sin haber obtenido tal certificado, este hecho constituye una infracción a la normativa de tráfico.
25	Asociación de Ciclistas Profesionales	Exposición de Motivos, apartado III	Incluir referencia expresa a exclusiones de la definición de vehículo personal ligero recogidas en la DA 1 Ley 5/2025, incluyendo vehículos militares, ayudas movilidad PMR y bicicletas EPAC 250W.	SE ACEPTA: se apunta que al coincidir las definiciones de ciclo de pedaleo asistido dadas por la ley 5/2025, de 24 de julio, y la incluida en el anexo II, sección A del Reglamento General de Vehículos, únicamente se incorpora su mención a efectos de economía de redacción.

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible				
Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
26	Asociación de Ciclistas Profesionales	Anexo II RGV	Suprimir definición genérica de bicicletas de pedales con pedaleo asistido y sustituir por definiciones armonizadas con Ley 5/2025.	NO SE ACEPTA: las definiciones de ciclo de pedaleo asistido contempladas por el Reglamento General de Vehículos son suficientes en términos de circulación, y la ampliación de tipologías de vehículos no es objeto de este proyecto normativo, máxime cuando habría que alinearse para ello con la normativa europea. En cualquier caso, las bicicletas de pedales con pedaleo asistido quedan fuera de la definición de ciclo de motor que contempla el Reglamento (UE) nº 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.y de la definición de ciclomotor de dos ruedas. Las prestaciones de una bicicleta de pedales con pedaleo asistido no puede igualar o superar las prestacionesde un ciclomotor en cuanto a potencia y velocidad máxima. SE ACEPTA
27	ANESDOR	Art 2.5 RGV y Anexo XX	Aclaración sobre la obligación general de registro de los VMP que no son VPL y su relación con el registro de los VPL. Diferenciación actual genera incoherencias: obliga etiqueta a VPL pero no a VMP más pesados o rápidos. Terminología empleada puede generar interpretaciones ambiguas sobre obligación de portar etiqueta.	
28	ANESDOR	Anexo XX 1.2,	Alineación de tasas de registro entre vehículos con características similares (ciclomotores). El nuevo régimen VMP/VPL puede generar agravio competitivo con ciclomotores al imponer menores cargas y requisitos técnicos.	NO SE ACEPTA La creación de tasas específicas se realiza en virtud de ley, en concreto, a través de la modificación de la ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre tasas de la Jefatura Central de Tráfico. Dentro de las ya previstas se realizará la correspondiente asignación formal.

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible				
Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
29	ANESDOR	Anexo XIX	Ausencia de mecanismos para intervenir cuando medidas antimanipulación resultan ineficaces. Propone Incorporar mecanismo de control periódico (ITV para VMP) en Anexo XIX o, alternativamente, sistema de controles a pie de calle más rigurosos.	NO SE ACEPTA: El ámbito y alcance del real decreto no es el de establecer un marco normativo para la inspección técnica de vehículos, materia propia de otro cuerpo normativo, como es el caso de la inspección técnica.
30	ANESDOR	Anexo II RG Veh	Falta definición de triciclo asimilable a motocicleta.	NO SE ACEPTA: El ámbito y alcance del real decreto no es el de establecer nuevas definiciones, ni aspectos sustanciales no sometidos a trámite de información pública y audiencia cuando sobrepasan el contenido y relación con el objeto del proyecto normativo.
31	ANESDOR	Anexo XVIII punto IV RG Veh	Errores dimensionales en tablas de placas obligatorias.	NO SE ACEPTA: El ámbito y alcance del real decreto no es el de establecer nuevas definiciones, ni aspectos sustanciales no sometidos a trámite de información pública y audiencia cuando sobrepasan el contenido y relación con el objeto del proyecto normativo.
32	Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil	Preámbulo III, Art. 2.5; Anexo XX; Definición VPL	Posible incoherencia en el tratamiento de los VMP que superan 25 kg y 14 km/h, ya que pueden ser considerados VMP a efectos técnicos, vehículos a motor a efectos de seguro, pero quedar fuera de la definición de VPL.	NO SE ACEPTA: no existe incoherencia, toda vez que los VMP son una única categoría de vehículos a los efectos de la normativa de tráfico, otra cuestión es que a efectos del aseguramiento se califiquen de otra forma por cuestiones de oportunidad.
33	Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil	Art. 2; Art. 2.7	El RD crea el Registro de VPL pero no define adecuadamente el procedimiento o la obligación de inscripción para los VMP que no encajan como VPL.	SE ACEPTA

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible				
Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
34	Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil	Anexo XXI	El Anexo XXI transpone parcialmente el Manual de características de VMP, pero no queda claro si el manual queda plenamente incorporado o si debe seguir aplicándose de forma independiente.	NO SE ACEPTA: No se hace preciso matizar tal extremo por propia coherencia del rango de normas
35	Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil	General y clarificar régimen Anexos XIX, XX y XXI	Se identifica la necesidad de aclarar el régimen aplicable a los VMP que no cumplen los parámetros para ser VPL pero sí son certificados como VMP, así como indicar explícitamente qué vehículos y en qué circunstancias se ven afectados por Anexo XIX, XX y XXI.	SE ACEPTA: Se aclara en el texto de la propuesta normativa
36	Ayuntamiento de Madrid	Título del Real Decreto	Sustituir el título para reflejar adecuadamente la incorporación al RGV del contenido material del Manual de características técnicas de los VMP y dar una referencia más clara al alcance de la reforma (registro + requisitos técnicos). Alternativas literales propuestas: 1) "Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, para crear el Registro de vehículos personales ligeros y regular las características técnicas de dichos vehículos". 2) "Real Decreto por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de vehículos personales ligeros".	NO SE ACEPTA: se considera suficiente el título dada al proyecto normativo
37	Ayuntamiento de Madrid	Anexos XIX, XX y XXI del RGV	Reordenar la numeración de los anexos para priorizar la lógica regulatoria: primero características técnicas de VMP, después inscripción registral, y por último el procedimiento de certificación.	NO SE ACEPTA: se considera adecuado el orden dado por entenderse proceso lógico el dado en el proyecto.

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible				
Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
38	Ayuntamiento de Madrid	Artículo 2 del RGV (nuevo apartado)	Introducir un nuevo apartado en el artículo 2 del RGV para resolver, con la máxima seguridad jurídica, el cambio de denominación a "Registro Nacional de Vehículos" y su reflejo en todas las remisiones presentes en la normativa estatal y municipal de tráfico. Redacción literal propuesta: "Artículo 2. Registro de Vehículos.	NO SE ACEPTA: se considera que no es preciso abordar este extremo toda vez la escasa entidad del cambio.
39	Ayuntamiento de Madrid	Artículo 3, letra k) del RGV	4. Toda referencia al Registro General de Vehículos y al Registro de Vehículos contenida en la normativa de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, se entenderá realizada al Registro Nacional de Vehículos y, en su caso, a los registros especiales o auxiliares relacionados con los vehículos dependientes del primero". (La introducción de este contenido exige reordenar la numeración del artículo 2). Suprimir la letra k) del artículo 3 del RGV, al integrarse el contenido del Manual de características de los VMP dentro de los anexos del RGV.	SE ACEPTA. Se añade una última línea a la disposición transitoria primera para cubrir eventualidades de certificación conforme a la normativa vigente.
40	Ayuntamiento de Madrid	Artículo 22 bis del RGV	Actualizar el artículo 22 bis para integrar, de forma explícita, la exigencia de certificación, inscripción registral, etiquetado identificativo y seguro obligatorio, alineándolo con la incorporación al RGV de los requisitos técnicos y con la creación del Registro de VPL. La redacción vigente del 22 bis remite al Manual; tras su incorporación al RGV, debe recogerse directamente en el articulado el conjunto de obligaciones y requisitos para evitar lagunas normativas, facilitar el control municipal y mejorar la trazabilidad y la seguridad vial. Propuesta: "Artículo 22 bis RGV. Vehículos de movilidad personal.	SE ACEPTA PARCIALMENTE: Apartado 5 no es objeto del ámbito normativo de vehículos. Respecto a apartado 3 propuesto, ver alegación nº42.

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible				
Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
			<p>1. Los vehículos de movilidad personal quedan exceptuados de obtener la autorización administrativa a la que hace referencia el apartado 1 del artículo 1.</p> <p>2. Para poder circular, los vehículos de movilidad personal deberán disponer del certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional y, específicamente, de los requisitos técnicos regulados en el Anexo XXI (o Anexo XIX si se estima la reordenación).</p> <p>3. Para poder circular, los vehículos de movilidad personal deberán figurar inscritos en el Registro de Vehículos Personales Ligeros, del Registro Nacional de Vehículos, dependiente del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, debiendo figurar la información actualizada de la identidad y domicilio de la persona titular y, en su caso, la persona física conductora habitual o la persona física o jurídica que utilice, explote o arriende el VMP, en los términos regulados en el Anexo XX.</p> <p>4. Para poder circular, los vehículos de movilidad personal deberán disponer y exhibir reglamentariamente la etiqueta identificativa con el número de inscripción asignado, en los términos previstos en los Anexos XX y XXI (o Anexos XIX y XX si se reordenan).</p> <p>5. Los vehículos de movilidad personal, para poder circular, deberán disponer del seguro obligatorio de responsabilidad civil, suscrito y en vigor, regulado por la Disposición adicional primera de la Ley 5/2025, así como en la normativa legal y reglamentaria sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación aplicable a este tipo de vehículos."</p>	

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
41	Ayuntamiento de Madrid	Artículo 22 bis.3 y Anexo XX (primeros párrafos + epígrafe 1 Inscripción)	Ampliar la obligación registral para incluir no solo los datos del titular, sino también del conductor habitual y de la persona física o jurídica que gestione, explote o arriende el VMP, con obligación de mantener dichos datos actualizados. Las infracciones de estacionamiento y uso indebido se producen mayoritariamente en el ámbito del alquiler/ sharing. Incorporar estos datos mejora la trazabilidad, permite la correcta exigencia de responsabilidades (arts. 11 y 82 LTSV) y refuerza la potestad sancionadora municipal, reduciendo la inseguridad jurídica derivada de estructuras societarias complejas.	NO SE ACEPTA: El titular del VMP serán personas jurídicas que arrienden los vehículos. Al ser arrendamiento a cortísimo plazo (minutos u horas máximo) no se considera por analogía con el arrendamiento de vehículos, incluir la terminología de "usuario habitual"
42	Ayuntamiento de Madrid	Disposición adicional primera, apartado 2, de la Ley 5/2025 (propuesta de modificación legal)	Ajustar el concepto de "vehículo personal ligero" a efectos del seguro obligatorio, suprimiendo la referencia a que el peso sea inferior a 25 kg cuando la velocidad máxima de fabricación esté entre 6 y 25 km/h, para armonizar con la definición del RGV (Anexo II) que no distingue por peso.	NO SE ACEPTA: el rango del proyecto normativo no permite la modificación de una ley.
43	Ayuntamiento de Madrid	Disposición transitoria (nueva)	El proyecto no contempla un régimen transitorio para los millones de usuarios de VMP certificados que ya circulan antes del 2 de enero de 2026. La entrada en vigor inmediata de la obligación de inscripción y obtención de etiqueta puede generar sanciones indebidas y situaciones de indefensión. Según la Ley 5/2025, el registro debe estar operativo antes del 2 de enero de 2026, pero la MAIN estima 4 millones de VMP ya en circulación que deberán inscribirse. La ausencia de plazo genera inseguridad jurídica, riesgo de sanciones injustas y afecta potencialmente a las víctimas de siniestros durante el periodo de adaptación.	NO SE ACEPTA PARCIAL: se mantiene el mandato legal dado por la ley 5/2025, de 24 de julio.
44	Ayuntamiento de Alicante	Nueva Disposición Transitoria (Real Decreto); referencias: Disposición Final Novena y Disposición Adicional Primera de la Ley 5/2025	Se solicita la incorporación de un **periodo de gracia** inmediatamente posterior al **2 de enero de 2026** para que los **vehículos personales ligeros (VPL)** ya en circulación puedan **completar su inscripción** en el registro público de la DGT y **obtener la etiqueta identificativa**, sin ser sancionados durante	NO SE ACEPTA PARCIAL: se mantiene el mandato legal dado por la ley 5/2025, de 24 de julio.

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
			<p>dicho periodo. La alegación parte de que la **Ley 5/2025**, en su **Disposición Final Novena, punto 2**, fija el inicio de la exigencia del seguro obligatorio (Disposición Adicional Primera) el **2 de enero de 2026** (salvo entrada en vigor anterior del reglamento), y que la **Disposición Adicional Primera** condiciona el aseguramiento a disponer de **certificado de circulación**, **inscripción en el Registro de Vehículos de la DGT** y **etiqueta identificativa** con el número de inscripción.</p> <p>Propuesta:</p> <p>***Disposición transitoria única. Plazo de adaptación para vehículos personales ligeros ya en circulación**.</p> <p>1. **Los vehículos personales ligeros (VPL) certificados** que se encontraran **en circulación** con anterioridad al **2 de enero de 2026** dispondrán de un **plazo mínimo de seis (6) meses** desde la entrada en vigor de este real decreto para **inscribirse** en el **Registro de Vehículos Personales Ligeros** del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y **obtener** su **etiqueta identificativa** con el número de inscripción asignado.</p> <p>2. Durante el **periodo de adaptación** señalado en el apartado anterior, **no se impondrán sanciones** por la **falta de inscripción** en el registro ni por la **ausencia de etiqueta identificativa**, siempre que el **titular** o **usuario** del vehículo acredite, cuando sea requerido, estar realizando las **gestiones necesarias** para su inscripción y marcaje conforme a lo previsto en este real decreto.</p> <p>3. La Dirección General de Tráfico llevará a cabo una **campaña informativa** para facilitar la **regularización** y asegurar el conocimiento de las nuevas obligaciones por parte de los usuarios."</p>	

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible				
Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
45	Ayuntamiento de Sevilla	Definiciones y usos de VMP	La Ordenanza de Sevilla prohíbe VMP >250W en vías ciclistas; RD debe considerar potencia como criterio de uso.	NO SE ACEPTA: la potencia se incluye como una característica que debe cumplir el vehículo para poder obtener el certificado de circulación y, por tanto, circular por las vías públicas.
46	Ayuntamiento de Sevilla	Adhesivo identificativo; Certificado de circulación	Es necesario que la potencia del VMP figure siempre en el documento identificativo del Registro y certificado.	NO SE ACEPTA: la potencia se incluye como una característica que debe cumplir el vehículo para poder obtener el certificado de circulación y, por tanto, circular por las vías públicas.
47	Dirección General de Estrategia Industrial y de la PYME (Ministerio de Industria y Turismo)	Artículo 2 RGV (Registro) y articulado relativo a la sección VPL	El proyecto de Real Decreto crea un registro limitado únicamente a los Vehículos Personales Ligeros (VPL). Esta delimitación resulta incoherente con la estructura técnica y jurídica de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), dado que los VPL constituyen solo un subgrupo de los VMP. La Ley 5/2025 distingue dos grupos con efectos únicamente en materia de seguro: (1) VMP con masa superior a 25 kg y velocidad superior a 14 km/h, considerados vehículos a motor a efectos de seguro; y (2) el resto de VMP, sujetos al seguro obligatorio de responsabilidad civil como VPL. Sin embargo, ninguno de estos grupos está sujeto a matriculación ni dispone de un registro nacional previo. Crear un registro limitado a VPL dejaría fuera a VMP potencialmente más pesados o rápidos, generando confusión ciudadana, falta de coherencia normativa y una cobertura administrativa insuficiente. Como se ha visto, desde el punto de vista de requisitos para la comercialización del producto, así como para su uso en vía pública, no existe esta distinción entre ambos grupos. Tampoco existe percepción en la ciudadanía de los matices	SE ACEPTA: se aclara en el texto

ALEGACIONES Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible				
Nº	Entidad que realiza la observación	Artículo referenciado	Detalle observación	RESOLUCIÓN
48	Dirección General de Estrategia Industrial y de la PYME (Ministerio de Industria y Turismo)	Anexo XIX del Proyecto de RD	<p>regulatorios que se han de trasladar en la trasposición de la directiva y que hacen que, a efectos de seguro, los vehículos de movilidad personal puedan no ser tratados de la misma manera.</p> <p>El Anexo XIX del proyecto regula el procedimiento de certificación de vehículos. Es necesario aclarar de manera explícita que este procedimiento solo resulta aplicable a los Vehículos de Movilidad Personal, ya que el resto de vehículos están sujetos a la normativa de homologación de tipo europea, nacional o individual. La falta de una declaración expresa podría generar confusiones y solapamientos normativos entre el régimen de certificación y el de homologación aplicable a otros tipos de vehículos.</p>	SE ACEPTA: se aclara párrafo corrigiendo errata.

ANEXO III. VALORACIÓN DE LOS INFORMES EVACUADOS

UNIDAD	OBSERVACIONES	VALORACIÓN
<u>Ministerio del Interior – Oficina Presupuestaria</u>	<u>Teniendo en cuenta lo anterior, esta Subdirección General considera adecuado que se continúe con la tramitación del proyecto.</u>	=
<u>Ministerio de Economía, Comercio y Empresa- Secretaría General Técnica</u>	<p><u>Propuesta de redacción (Disposición adicional):</u> <u>Disposición adicional X. Clasificación registral de determinados vehículos de movilidad personal.</u> <u>“Los vehículos de movilidad personal que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 bis del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, tengan la consideración de vehículos a motor, serán identificados, a fin de diferenciarlos del resto de vehículos de movilidad personal, mediante: XXXXX</u></p> <p><u>Asimismo, los vehículos de movilidad personal no homologados, comercializados antes del 22 de enero de 2024 y que, de acuerdo con el régimen transitorio vigente, pueden continuar circulando hasta el 22 de enero de 2027 aun careciendo del certificado de circulación, serán identificados mediante XXXXX con el fin de reforzar la seguridad vial y garantizar la adecuada protección de las posibles víctimas de los accidentes en los que pudieran verse implicados. Dicha identificación tendrá carácter exclusivamente temporal y dejará de surtir efectos el 22 de enero de 2027, fecha a partir de la cual estos vehículos no podrán circular”.</u></p>	<p><u>SE ACEPTA PARCIALMENTE: la obligación de inscripción y de portar identificación se incluyen en el artículo 2 y anexo XX</u></p> <p><u>Se incorpora disposición adicional recogiendo el segundo párrafo de la propuesta.</u></p>

Ministerio de Industria y Turismo- Secretaría General Técnica	En el expositivo IV, cuando se cita el artículo único, a continuación se utiliza la expresión “punto” sucesivamente en distintos párrafos “punto uno, punto dos, punto tres, punto cuatro, punto cinco y punto seis”. En vez de utilizar la expresión “punto” debiera aparecer la de “apartado” con arreglo a la Directriz de Técnica Normativa número 57.	<u>SE ACEPTA: se corrige</u>
Ministerio de Industria y Turismo- Secretaría General Técnica	En el apartado Dos, por el que se redacta el artículo 2 del Reglamento, se recomendaría no empezar el apartado 4 con la palabra “Además”, pudiendo omitirse. Adicionalmente, en el apartado 8, la referencia a la “explotación”, referida al Registro, podría resultar confusa, recomendándose el empleo de un término similar al de “gestión”.	<u>SE ACEPTA: se corrige</u>
Ministerio de Industria y Turismo- Secretaría General Técnica	En el apartado Cuatro se añade un nuevo anexo XIX, cuyo apartado 7 se refiere a la “revocación de la certificación”. Más allá de que el término “revocación” en Derecho Administrativo general suele emplearse de forma específica conforme al artículo 109 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, lo cual no sería el caso, sí sería procedente comprobar si se está empleando de forma coherente en el texto. Así, por ejemplo, en el mismo anexo, en su apartado 11, sobre el incumplimiento, se emplea el término “retirada” (tanto de la autorización como de la certificación).	<u>SE ACEPTA: se corrige</u>
Ministerio de Industria y Turismo- Secretaría General Técnica	En el nuevo ANEXO XIX, en la rúbrica del apartado 9.1, aparece una errata, por cuanto donde se dice “Principios para la evolución” (...), en realidad debería decir “Principios para la evaluación”.	<u>SE ACEPTA: se corrige</u>
Ministerio de Industria y Turismo- Secretaría General Técnica	En el nuevo ANEXO XXI, en el apartado 1.3, justo en el último punto de las exclusiones como vehículos de movilidad personal (VMP) se cita el Reglamento (UE) nº 168/2013. Con arreglo a la DTN 78 (Cita de normativa comunitaria), faltaría completar la cita de la norma, indicando las autoridades (órganos) así como el título, siendo la cita completa la que sigue: “Reglamento (UE) nº 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”.	<u>SE ACEPTA: se corrige</u>

Ministerio de Industria y Turismo- Secretaría General Técnica	En el nuevo ANEXO XXI, en el apartado 2.2.3 sobre “Avisos claramente visibles” en el último punto aparece la expresión “Está prohibición la manipulación (...)”. Se entiende que debiera decir “Está prohibida la manipulación (...)”.Igualmente, en el mismo apartado 2.2.3 del nuevo ANEXO XXI, aparece lo siguiente “(...) en el en la sección cuarta (...)”, por lo que habría que suprimir “en el” y dejar solamente “(..) en la sección cuarta (...)”.	<u>SE ACEPTA: se corrige</u>
Ministerio de Industria y Turismo- Secretaría General Técnica	En los anexos se recomienda la supresión de los puntos y guiones de las enumeraciones, acudiendo a las letras y a los numerales de acuerdo con las DTN.	<u>SE ACEPTA: se corrige</u>
Ministerio de Industria y Turismo- Secretaría General Técnica	En la FICHA RESUMEN EJECUTIVO, (pág. 5) en el apartado de “incorporación de nuevas cargas administrativas”, quizás podría cumplimentarse el apartado relativo a “cuantía estimada”, que no aparece, dado que en el apartado 4.3.1 (pág. 36) de la misma MAIN si aparecen cuantificadas las cargas administrativas con sus respectivos importes en un cuadro final (pág. 36).	<u>SE ACEPTA: se corrige</u>
Ministerio de Industria y Turismo- Secretaría General Técnica	En la FICHA RESUMEN EJECUTIVO, (pág. 5) en el apartado “Implica un ingreso” aparece sin marcar, cuando el apartado 4.2.3, de la misma MAIN sí que ha previsto la generación de “ingresos” por los siguientes conceptos: a) Tasas; b) Impuestos Indirectos; c) Impuesto de Sociedades.	<u>SE ACEPTA: se corrige</u>
Ministerio de Industria y Turismo- Secretaría General Técnica	En la pág. 32 de la MAIN dentro del apartado 4.2.3. “Ingresos Públicos” aparece bajo la letra A el concepto “INGRESOS POR IMPUESTOS EMPRESARIALES” y en atención a los otros dos ingresos que le proceden, en vez de ser la letra A, sería la letra C.	<u>SE ACEPTA: se corrige</u>
Ministerio de Industria y Turismo- Secretaría General Técnica	En el apartado 5.1. relativo a AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA, se indica que “El trámite de audiencia e información pública se ha realizado a través de la publicación del proyecto en el portal web del Ministerio del Interior (..)”. Será conveniente sustituir el término empleado “proyecto” por el de “proyecto de Real Decreto y de su Memoria de Análisis de Impacto Normativo”.	<u>SE ACEPTA: se corrige</u>

Ministerio de Industria y Turismo- Secretaría General Técnica	Al final de la MAIN figura una página vacía rubricada "ANEXO I. ACUERDO CONSEJO DE MINISTROS TRAMITACIÓN VÍA URGENCIA". De considerarse procedente incluir el referido Acuerdo como anexo, situación poco habitual, debería añadirse o referenciarse dicho documento. No obstante, es habitual incluir anexos donde se refieran y valoren las aportaciones y observaciones recaídas durante la tramitación.	SE ACEPTA: se corrige
---	---	-----------------------