

VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

Amando Baños Rodríguez

con la colaboración de Jordi Morales Dumanjó



Actualizado a 10 de junio de 2022

ABREVIATURAS UTILIZADAS

CCAA: Comunidades Autónomas

CE: Constitución Española

CP: Código Penal.

DGT: Dirección General de Tráfico

DLE: Diccionario de la Lengua Española

FEMP: Federación Española de Municipios y Provincias

FSCSV: Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial

LBRL: Ley de Bases de Régimen Local

LSV: Texto Refundido de la Ley de Seguridad Vial

OM: Ordenanza municipal

OOMM: Ordenanzas municipales

PMR: Personas con movilidad reducida

RD: Real Decreto

RGCir: Reglamento General de Circulación

RGCond: Reglamento General de Conductores

RGV: Reglamento General de Vehículos

VMP: Vehículo de movilidad personal



Los VMP no pueden utilizar aceras ni zonas peatonales

NORMATIVA SOBRE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

Están regulados por la Ley de Seguridad Vial, los Reglamentos Generales de Circulación, Vehículos y Conductores. También, como cualquier otro vehículo, por las Ordenanzas Municipales de Tráfico o Movilidad.

Los que se comercialicen después del 22.01.2024 deben tener en cuenta la Resolución de 12 de enero de 2022, de la DGT, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal.

Están exentos de la aplicación del 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.



NORMATIVA EUROPEA SOBRE VMP

Los VMP deberán cumplir con:

- **Directiva 2006/42/CE**, sobre máquinas.
 - En el caso de que no dispongan de radiofrecuencia (bluetooth, wifi, etc.):
 - **Directiva 2014/30/UE** sobre compatibilidad electromagnética.
 - **Directiva 2014/35/UE** sobre seguridad en baja tensión. Esta directiva sólo será aplicable al cargador.
 - En el caso de que disponga de módulo de radiofrecuencia (bluetooth, wifi, etc.), se deberá aplicar la **Directiva 2014/53/UE** sobre equipos de radiotelecomunicaciones.
- Además, los patinetes deberán cumplir con la nueva norma **UNE-EN 17128 2020** sobre “Vehículos ligeros motorizados para el transporte de personas y mercancías e instalaciones relacionadas y no sujetos a homologación para uso en carretera. Vehículos eléctricos ligeros personales (PLEV). Requisitos de seguridad y métodos de ensayo”.



DEFINICIÓN DE LOS VMP

La definición se encuentra en el Anexo II. A) del RGV:

Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos (baterías de hasta 100 VCC y con un cargador integrado de hasta 240 VCA de entrada) que pueden proporcionar al vehículo una **velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h** y que **sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado.**

Deben venir limitados de fábrica a 25 km/h mediante software. Si se alterase y pudiesen circular a mayor velocidad se convertirían en no aptos para circular por las vías públicas, se denunciarían por el art. 1.1 RGV y podrían inmovilizarse.

Se excluyen de esta definición:

1. Los vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín.
2. Los vehículos concebidos para competición.
3. Los vehículos para personas con movilidad reducida.
4. Los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC (voltios de corriente continua) o 240 VAC (voltios de corriente alterna).
5. Los vehículos tipificados como “L” incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) núm. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.

Vemos que pueden llevar más de dos ruedas y no está prohibido que lleven carga.

VMP DE DOS RUEDAS Y TRANSPORTE DE CARGA

La posibilidad de transportar carga en un VMP de dos ruedas es muy limitada. Normalmente hay que equiparlos con algún accesorio que les permita transportar algún contenido, tales como pequeñas compras, agua, refrescos, ordenador, etc.



VMP AUTOEQUILIBRADOS CON ASIENTO

La Resolución de 12 de enero de 2022, **con vigencia el 22.01.2024**, de la DGT, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal, establece que en los VMP con sistema de autoequilibrado que dispongan de sillín, la altura mínima del punto R («punto de referencia de la plaza de asiento», según se define en el Reglamento UE n.º 168/2013) deberá ser de 540 mm). Con el fin de facilitar la verificación del cumplimiento de este requisito técnico, una comprobación equivalente se realizará midiendo la altura desde el nivel del suelo a la superficie superior del sillín, con éste ajustado en su posición más baja, debiendo ser esta superior a 0,5 m.

Se permite en este tipo de VMP una altura mínima del manillar de 0,5 m.

Al no estar hasta el 22.01.2024 regulada su altura para los de nueva comercialización y hasta el 22.01.2027 para los comercializados antes de esa fecha, si no respetasen estas medidas, no se denunciarían en la actualidad.



amando baños rodríguez



amando@mundo-r.com



www.traficoytransportes.com

MARCADO CE / CERTIFICADO DE CONFORMIDAD DE LOS VMP

Los **VMP** deben atenerse en su diseño, fabricación y comercialización a los requisitos técnicos establecidos en la **legislación vigente en materia de seguridad industrial y de seguridad general de los productos**, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 21/1992, de Industria.

Para poder venderse en la UE muchos productos deben llevar obligatoriamente el mercado CE que demuestra que el fabricante ha evaluado el producto y se considera que este cumple los requisitos de seguridad, sanidad y protección del medio ambiente exigidos por la UE. El mercado CE es obligatorio para determinados productos fabricados en cualquier lugar del mundo que vayan a comercializarse en la UE.

El mercado CE puede considerarse como el pasaporte para el comercio del producto dentro de los países de la Unión Europea.



FICHA TÉCNICA Y CERTIFICADO DE CONFORMIDAD

CERTIFICADO TÉCNICO Y CONFORMIDAD



DATOS DEL SUMINISTRADOR

ELECTRIC MIND SL

Calle Río Lobos,19 28522
Rivas-Vaciamadrid (Madrid) – España
CIF: B86822517

Según el Real Decreto 970/2020 aprobado el pasado 10 de Noviembre de 2020 que regula los vehículos de movilidad personal y que incluye modificaciones del Reglamento de Circulación y Vehículos, entró en vigor el pasado 2 de enero de 2021 con dos años de ejecución.

Los siguientes modelos Scooter de Zeeclo son considerados VMP tipo A y por lo tanto se comercializan con la velocidad limitada a 25km/h tal y como se refleja en los datos técnicos



GÉMINIS M100

Marca: Zeeclo

País de fabricación: China

Al que se refiere esta declaración, con las normas u otros documentos normativos de acuerdo con las disposiciones de las Directivas 2006/42/EC (MD), 2014/35/EU (LVD), 2014/30/EU (EMC) y 2011/65/EU, (EU) 2015/863 (RoHS) del Parlamento Europeo.

EN 60204-1:2006+A1:2009 EN 60335-1:2012 + A11:2014+A13:2017 EN 55014-1:2017 EN 55014-2:2015 EN 61000-6-3:2007+A1:2011+AC:2012 EN 61000-6-1:2007 EN 61000-3-2:2014 EN 61000-3-3:2013 IEC 62321-7-1:2015 IEC 62321-3-1:2013

De acuerdo a dicha instrucción, no puede considerarse un vehículo a motor y por tanto no necesita de una licencia administrativa para circular ni cabe exigir al usuario un permiso o licencia de conducción.

Por otra parte, es responsabilidad del comprador estar informado de la normativa vigente y cumplir con la misma para una correcta circulación.

Madrid, Enero 2021
Electric Mind SL



Sello Proveedor

ELECTRIC MIND SL
Río Lobos, 19
28522 Rivas-Vaciamadrid
C.I.F B 86822517

Aquí podemos ver un **Certificado de Conformidad (marcado CE)** que incluye la ficha técnica y una **ficha técnica** que no incluye el certificado de conformidad. Ambos documentos pueden ir en un solo soporte que puede ser el móvil.

urban motion

Patinete eléctrico Urban Motion Advance 350W
potente, buena autonomía U30000



FICHA TÉCNICA

Pantalla display: Multifunción

USB: Puerto de carga

Luz delantera: LED blanca

Luz trasera: LED roja

Luz de freno Trasera: LED roja

Velocidad: 25-30km/h

Distancia de recorrido: 20-25 km

Batería: Litio

Potencia de la batería: 8.8 AH 36V

Motor: 350W 36V

Color: Blanco/Negro

Material: Aluminio

Freno: trasero eléctrico,

Rueda delantera: 8" neumático

Rueda trasera: 8" neumático

Suspensión: delantera

Color: Blanco/Negro

Material: Aluminio

Freno Trasero: Tambor

Inclinación soportada: 15°

Peso: 16kg

Peso máximo soportado: 120kg

Tiempo de carga de la batería: 6-8H

Medidas plegado: 120x30x20cm

Medidas desplegado: 110x30x120cm



16 kg



8.8 AH
36 V



Display



Plegable



350 W
36 V



8"



30 Km/h



20 km

amando baños rodríguez

amando@mundo-r.com

www.traficoytransportes.com

NORMA UNE DE APLICACIÓN A LOS VMP

Los VMP deben respetar, en cuanto a los requisitos de seguridad y métodos de ensayo que deben cumplir, **lo dispuesto en la Norma UNE-EN 17128:2020** que se ocupa de los vehículos ligeros motorizados para el transporte de personas y mercancías e instalaciones relacionadas y no sujetos a homologación para uso en carretera. Vehículos eléctricos ligeros personales (PLEV). (Ratificada por la Asociación Española de Normalización en enero de 2021.)



Mientras la Instrucción 16/V-124, de 2016, permite 1 m de longitud máxima para los patinetes eléctricos de dos ruedas sin asiento, la Norma UNE 17128 no exige ninguna longitud máxima.

La Resolución de 12 de enero de 2022, vigente a partir del 22.01.2024, de la DGT, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal permite que los VMP midan hasta 2 m.

LOS VMP Y LA NORMA EN 17128

La norma EN 17128 se aplica a los vehículos ligeros personales alimentados total o parcialmente de forma eléctrica a partir de fuentes de energía autónomas, con o sin sistema de autoequilibrio. Cuentan con tensiones de batería de hasta 100 VCC, con o sin un cargador de batería integrado con una entrada de hasta 240 VCA. Esta Norma es un documento que especifica los requisitos de seguridad, los métodos de ensayo, el marcado y la información relativa a estos vehículos para reducir el riesgo de lesiones tanto para terceros como para el usuario durante su utilización, e incluso cuando se usan inadecuadamente dentro de márgenes razonables previstos por el fabricante.

Estos datos son los que van a figurar en el el “certificado para la circulación” al que se refiere la disposición transitoria única del Real Decreto 970/2020 y el correspondiente adhesivo identificativo con el código QR que deberán llevar los VMP aportando la siguiente información:

- Fabricante/importador.
- Marca/modelo/versión.
- Velocidad máxima.
- Potencia.
- Clase de vehículo

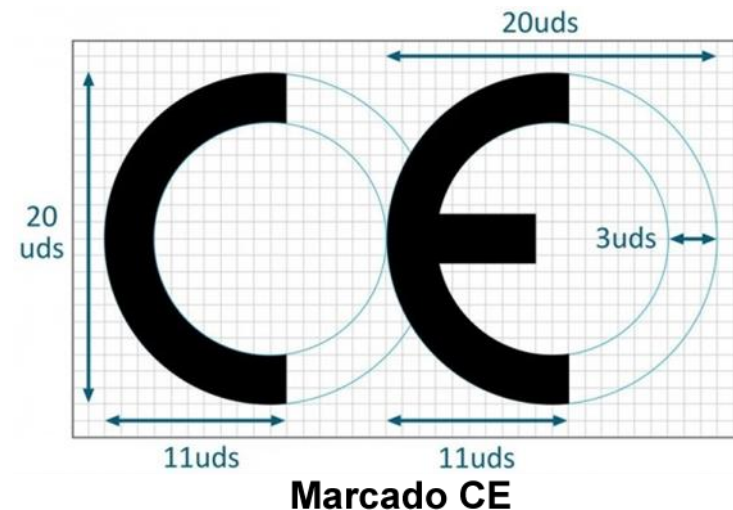


REQUISITOS EXIGIDOS POR LA NORMA UNE 17128

La norma **UNE-EN 17128 2020** establece los requisitos de seguridad que deberán cumplir todos los VMP que se pongan a la venta en la Unión Europea tales como:

- a. Componentes eléctricos.
- b. Gestión de la energía.
- c. Limitación de velocidad.
- d. Compatibilidad electromagnética.
- e. Carga de la batería.
- f. Seguridad estructural.
- g. Riesgos relacionados con las partes móviles.
- h. Estabilidad.
- i. Alumbrado y alertas audibles.
- j. Sistema de fallo y alertas.
- k. Partes calientes.
- l. Mercado CE de VMP e instrucciones de uso.

Finalmente indicar que el **Mercado CE** y el cumplimiento de la normativa **UNE-EN 17128 2020** no proporciona el total cumplimiento del futuro certificado de circulación ya que el Mercado CE responde a una exigencia de la Unión Europea y el Certificado de Circulación será una exigencia a nivel estatal que añadirá requisitos adicionales a dicho Mercado CE.



MANUAL DE CARACTERÍSTICAS DE LOS VMP



Este Real Decreto que modificaba el RGCir y el RGV señala en su art. 2º:

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

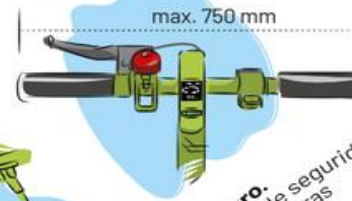
El Manual de características fue aprobado por Resolución de la DGT de 12 de enero de 2022.

LOS VMP A PARTIR DEL 22 DE ENERO DE 2024



ELEMENTOS OBLIGATORIOS

(Fuente: Revista DGT)



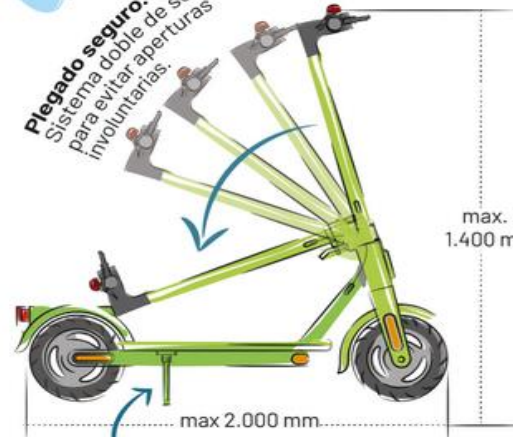
Reflectantes laterales blancos o amarillos, y trasero rojo.

Peso máximo hasta 50 kg

Certificación de fábrica. Placa informativa ubicada en lugar visible, con información sobre el vehículo.

VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL
SERIE: _____
NºCERTIFICADO: _____ AÑO FABRICACIÓN: _____
MARCA: _____ MODELO: _____

Plegado seguro. Sistema doble de seguridad para evitar aperturas involuntarias.



Estacionamiento. Caballete o pata de cabra lateral para estabilizarlo mientras está aparcado (para VMP de dos ruedas).

MOTORES DE LOS VMP

El RGV Anexo II al definir a los VMP no sólo no prohíbe que utilicen más de un motor sino que parece indicar que lo normal es que lleven instalado más de uno: "Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y **propulsado exclusivamente por motores eléctricos** ...". Si se hubieran querido prohibir hubiera bastado que dijese "por un motor eléctrico".

Dado que el Código Civil en su art. 3 establece que las normas "se interpretarán según el sentido propio de sus palabras (...)" los VMP, sin auto-equilibrio, **mientras la suma de los motores no supere los 1000 W pueden tener más de un motor.**

Por otra parte, el Manual de Características vigente a partir de 2024 para los de nueva comercialización y a partir de 2027 para todos los VMP, admite hasta 2500 W para los auto-equilibrados siempre que el 60% de esa energía se destine al auto-equilibrio; y 1500 W para VMP de transporte de mercancías que por definición deben tener al menos tres ruedas, lo que los exime del auto-equilibrio.

Sin embargo, en la ficha técnica reducida sólo permite anotar los datos de un motor.



Si tienen dos motores los VMP sin auto-equilibrio no pueden sumar más de 1000 W y la velocidad máxima no puede superar 25 km/h.

LOS VMP Y SUS DIFERENTES USOS

La Resolución de la DGT de 12.01.2022 por la que se aprueba el Manual de Características de los VMP, señala que los VMP pueden tener diferentes usos, como por ejemplo el uso particular, alquiler o «sharing», servicios públicos, usos turísticos, como por ejemplo, cuando los turistas van siguiendo en sus VMP a un guía turístico por un parque, etc.,

Pero desde un punto de vista técnico, la única diferenciación que cabe hacer en cuanto a los requisitos a cumplir por los VMP se refiere a los siguientes tipos:

- **VMP para transporte personal.**
- **VMP para transporte de mercancías** u otros servicios (con al menos tres ruedas y compartimento carga).



CARACTERÍSTICAS DE LOS VMP DE TRANSPORTE PERSONAL

La Resolución de la DGT de 12.01.2022 por la que se aprueba el Manual de Características de los VMP, establece las **características técnicas obligatorias tienen que tener los VMP a partir del 22.01.2024:**

- **Estabilización en aparcamiento:** los VMP con menos de tres ruedas tienen que tener una pata de cabra o un caballete central cuando estén aparcados en la calle.
- **Neumáticos:** el diámetro mínimo que deben tener las ruedas es de 203,2 mm (8") y su superficie debe ser rugosa para ofrecer un mejor agarre. No se permiten neumáticos lisos o tipo *slick* (*son de competición con banda de rodadura lisa*). Si se hinchan la máxima presión debe estar marcada en el propio neumático.
- **Plegado:** tienen que tener un sistema de seguridad doble que les permita quedar bien acoplados y que evite su apertura accidental.
- **Visibilidad:** contarán con una luz blanca delantera y una roja trasera. También llevarán catadióptricos: frontal en color blanco; laterales blanco o amarillo auto y trasero rojo. Asimismo, la luz de freno tiene que diferenciarse o combinarse con la luz trasera.
- **Porta Identificador.** Los VMP deberán llevar en la parte trasera del mismo un espacio para llevar una identificación o etiqueta de registro. Además de todas estas características técnicas, en el manual se detallan otras características más orientadas a calidad (integridad estructural y compatibilidad electromagnéticas, resistencia a la humedad, protección e batería ante temperaturas elevadas, superficie antideslizantes...).
- **Distintivo ambiental.** Al ser totalmente eléctricos les corresponde el de 0 emisiones y están exentos de llevar colocado el adhesivo correspondiente.
- **Longitud máxima:** 2 m. **Altura máxima:** 1,4 m. **Anchura máxima:** 0,75 m

CARACTERÍSTICAS DE LOS VMP DE TRANSPORTE PERSONAL

La Resolución de la DGT de 12.01.2022 por la que se aprueba el Manual de Características de los VMP, establece las **características técnicas obligatorias** tienen que tener **este tipo de VMP a partir del 22.01.2024:**

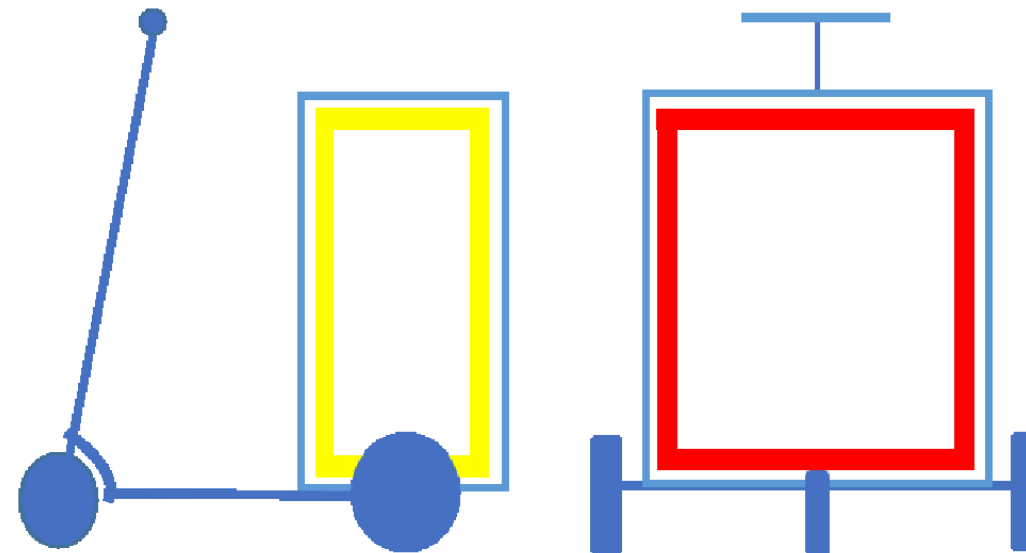
- **Velocidad:** entre 6 y 25 km/h y el VMP tiene que tener sistemas que eviten la manipulación de la velocidad máxima y la potencia.
- **Potencia nominal :** ≤ 1000 W sin auto-equilibrio y ≤ 2.500 W con auto-equilibrio.
- **Masa en orden de marcha:** < 50 kg
- **Instrumentación:** tendrán que contar con un panel de instrumentos que muestre la velocidad y el nivel de la batería.
- **Batería y cargador.** Los VMP pueden estar equipados con baterías de hasta 100 VCC y con un cargador integrado de hasta 240 VCA de entrada.
- **Frenos:** tienen que contar con dos frenos independientes y gozar de una desaceleración de 3,5 m/s. Además, los VMP con más de dos ruedas tendrán que tener freno de estacionamiento.
- **Avisador sonoro:** todos los VMP deben contar con este sistema y aquellos VMP destinados al transporte de mercancías tendrán que tener también una señal acústica de marcha atrás.



CARACTERÍSTICAS DE LOS VMP DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

La Resolución de la DGT de 12.01.2022, con vigencia el por la que se aprueba el Manual de Características de los VMP, establece las **características técnicas obligatorias** tienen que tener este tipo de VMP:

Los VMP para transporte de mercancías u otros servicios (servicio postal, limpieza de la vía, etc.) son un tipo de VMP de al menos 3 ruedas, situándose 2 de ellas en el eje más cercano a la carga, y que disponen de una plataforma o cajón habilitado para este uso. Deben llevar reflectantes laterales de color amarillo auto y traseros de color rojo, en aristas y vértices de la carga, que permitan señalar y distinguir claramente en situaciones de baja visibilidad tanto la altura como la anchura de la misma.

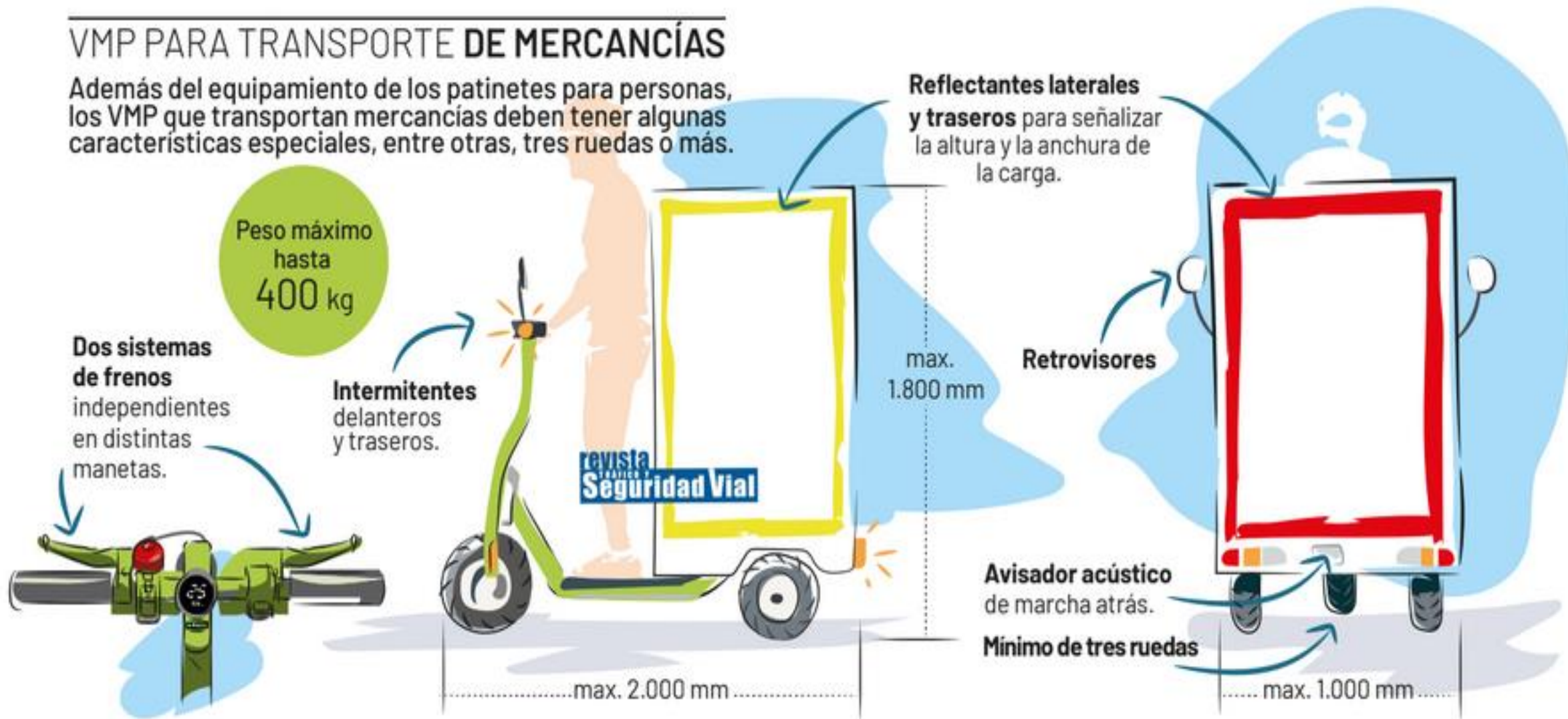


Si el cajón va en la parte delantera sólo se encintarían sus laterales.

CARACTERÍSTICAS DE LOS VMP DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

VMP PARA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Además del equipamiento de los patinetes para personas, los VMP que transportan mercancías deben tener algunas características especiales, entre otras, tres ruedas o más.



CARACTERÍSTICAS DE LOS VMP DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

La Resolución de la DGT de 12.01.2022 por la que se aprueba el Manual de Características de los VMP, establece las **características técnicas obligatorias** tienen que tener este tipo de VMP a partir del **22.01.2024**:

- **Velocidad:** entre 6 y 25 km/h y el VMP tiene que tener sistemas que eviten la manipulación de la velocidad máxima y la potencia.
- **Potencia nominal :** ≤ 1.500 W
- **Masa Máxima Técnicamente admisible (MMTA):** < 400 kg
- **Instrumentación:** tendrán que contar con un panel de instrumentos que muestre la velocidad y el nivel de la batería.
- **Batería y cargador.** Los VMP pueden estar equipados con baterías de hasta 100 VCC y con un cargador integrado de hasta 240 VCA de entrada.
- **Frenos:** tienen que contar con dos frenos independientes y gozar de una desaceleración de 3,5 m/s. Además, los VMP con más de dos ruedas tendrán que tener freno de estacionamiento.
- **Estabilización en aparcamiento:** los VMP con menos de tres ruedas tienen que tener una pata de cabra o un caballete central cuando estén aparcados en la calle.
- **Avisador sonoro:** todos los VMP deben contar con este sistema y **aquellos VMP destinados al transporte de mercancías** tendrán que tener también una señal acústica de marcha atrás.
- **Los vehículos tienen que llevar la siguiente información** en un marcaje de fábrica único, permanente, legible, ubicado de forma claramente visible, y que no permita su reutilización en otro vehículo: velocidad máxima, número de serie o identificación, número de certificado, año de construcción, marca y modelo.

CARACTERÍSTICAS DE LOS VMP DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

La Resolución de la DGT de 12.01.2022, **con vigencia el 22.01.2024**, por la que se aprueba el Manual de Características de los VMP, establece las **características técnicas obligatorias** que tienen que tener los VMP:

- **Neumáticos:** el diámetro mínimo que deben tener las ruedas es de 203,2 mm (8") y su superficie debe ser rugosa para ofrecer un mejor agarre. No se permiten neumáticos lisos o tipo *slick*. (*son de competición con banda de rodadura lisa*). Si se hinchan la máxima presión debe estar marcada en el propio neumático.
- **Plegado:** tienen que tener un sistema de seguridad doble que les permita quedar bien acoplados y que evite su apertura accidental.
- **Visibilidad:** los VMP deben contar con catadióptricos: frontal en color blanco; laterales blanco o amarillo; y traseros rojos. Asimismo, la luz de freno tiene que diferenciarse o combinarse de la luz trasera. Los VMP para transporte de mercancías u otros servicios deberán tener instalados obligatoriamente tanto indicadores de dirección delanteros como traseros.
- **Identificador:** los VMP tienen que tener un distintivo único, permanente y legible con información sobre la velocidad máxima, su número de fábrica, el año de construcción, la marca o el modelo. Además, en la parte de atrás del VMP tiene que haber espacio para ubicar la etiqueta de registro.
- **Distintivo ambiental.** Al ser totalmente eléctricos les corresponde el de cero emisiones y están exentos de llevar colocado el adhesivo correspondiente.
- **Longitud máxima:** 2 m. **Altura máxima:** 1,8 m. **Anchura máxima:** 1 m

A todo esto, el Manual de Características Técnicas de la VMP también añade información como la **calidad del producto**, **información de seguridad sobre la batería o la integridad estructural** del mencionado vehículo.

CARACTERÍSTICAS DE LOS VMP DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

A partir del 22.01.2024, el cajón, compartimento o plataforma de carga debe estar anclado de forma estable y segura al chasis del vehículo (sin balanceo), garantizando que el centro de gravedad de éste quede lo más bajo posible. Cada cajón, compartimento o plataforma de carga debe de estar marcado por el fabricante de forma visible con la carga útil máxima permitida. Este cajón no debe impedir la visibilidad del conductor, ni la maniobrabilidad o el frenado del vehículo.

Para el caso de que la caja de la carga sea móvil, la plataforma en la que se ubica debe ser antideslizante, y debe disponer de mecanismos de fijación o puntos de amarre que eviten su desplazamiento, que deben estar a su vez adecuadamente dimensionados y diseñados para anclar las cargas declaradas.

Las mercancías deberán estar adecuadamente estibadas en el interior de un cajón o compartimento cerrado.



Al ir destinado al transporte de mercancías debe contar con iluminación, intermitentes, catadióptricos y retrovisores.

¿PUEDEN TRANSPORTARSE YA MERCANCÍAS EN UN VMP?

Aunque el Certificado de características no sea obligatorio hasta el 22 de enero de 2024, nada impide a un VMP transportar mercancías, ya que la definición de VMP en el RGV no lo limita al transporte únicamente de personas y tampoco limita el número de ruedas.

Lo que si es necesario es que el cajón esté bien anclado y la mercancía bien estibada porque esos requisitos figuran en el RGCir en los art. 10.3 (la carga no puede dañar ni estorbar a los ocupantes), 14 (debe ir bien sujeta, no generar ruido o polvo o ocultar las luces) y 15,4 (0,5 m por cada lado y 0,25 m por detrás) junto con el Anexo VI RGV (anclajes, fijaciones y puntos de amarre) sobre dispositivos de retención y aseguramiento de la carga en vehículos que puedan transportar simultáneamente personas y cargas en el mismo habitáculo, y no respetarlos podría ser motivo de denuncia.

A los fabricantes y a los concesionarios actuales les conviene fabricar y vender los VMP teniendo en cuenta lo que se va a exigir en 2024 ya que muchos compradores se sentirían engañados si luego no les sirviesen o los tuviesen que modificar.



CERTIFICADO DE CARACTERÍSTICAS, MARCADO Y QR

El **Certificado de características** qué debe obtener el fabricante, sirve para demostrar que cumple con las **homologaciones** y **le permite instalar la placa metálica con el número de serie y del certificado de características**

También deben tener instalado el certificado de circulación cuyos datos está previsto que vayan en un etiqueta QR, denominada tarjeta de registro, que sirve para identificar el VMP y que debe ir detrás a modo de matrícula.

Sin ambas "identificaciones" (placa y etiqueta pegable) el VMP no podrá circular, por tanto **NO** se podrá comercializar a partir del 22.01.2024.

La Ficha Resumida de Características, que vendría a equivaler a la tarjeta ITV de los vehículos de motor, es lo que se debe entregar al comprador y es el documento que el conductor debe llevar encima.



CERTIFICADO DE CARACTERÍSTICAS

Figura en el Apéndice 6 de la Resolución de 12 de enero de 2022 de la DGT. Se exigirá desde el 22.01.2024. Este certificado demuestra que está homologado y debe ser emitido por el fabricante para poder ser comercializado.

LOGO LABORATORIO AUTORIZADO

CERTIFICACIÓN DE VMP

VISTA la solicitud de certificación presentada por la empresa abajo indicada.

VISTO el informe técnico donde se detallan los ensayos y comprobaciones realizadas, acreditando el cumplimiento de las condiciones técnicas reglamentarias.

RESULTADO que en la tramitación del expediente se han seguido las normas establecidas en el Manual de características de los VMP.

Este laboratorio autorizado EXPIDE la certificación solicitada con los datos siguientes:

Resultado de la certificación: POSITIVO NEGATIVO

Número de certificación (sólo en caso positivo): LXXXX

1. Marca de fábrica o denominación comercial del VMP:
2. Nombre y dirección del fabricante:
3. En caso necesario, nombre y dirección del representante autorizado:
4. Vehículo presentado para certificación:
 - a. Marca
 - b. Modelo:
 - c. Versión/es:

5. Laboratorio autorizado encargado de los ensayos de certificación:
6. Fecha del acta expedida por este Laboratorio:
7. Número del informe expedido por este Laboratorio:
8. Lugar:
9. Fecha:
10. Firma:

A la presente comunicación se adjuntan los documentos siguientes,

- * Informe Técnico
- * Documentación aportada por el fabricante
- * Ficha reducida de características técnicas
- * Fotografías del vehículo

PLACA METÁLICA EN UN VMP

A partir del **22 de enero de 2024** es obligatorio que todos los VMP que salgan al mercado tengan una placa metálica de color negro mate, tamaño 104 x 30, fijada en el vehículo. Será única, permanente, legible, ubicada de forma claramente visible, y que no permita su reutilización en otro vehículo. Contendrá los siguientes datos:

- Velocidad máxima.
- Número de serie o identificación.
- Número de certificado.
- Año de construcción.
- Marca y modelo.



CERTIFICADO DE CIRCULACIÓN DE LOS VMP

El artículo 22 Bis del RGV establece que cualquier VMP deberá llevar un **certificado de circulación**.

Es el fabricante (o distribuidor) de los VMP el que debe tramitar el certificado de circulación para cada vehículo.

Todos los patinetes que se comercialicen a partir del 22.01.2024 tienen que haber sido certificados de acuerdo con la normativa.

Este certificado verificará que el patinete cumple con las características establecidas en el **Manual de Características del VMP** y servirá también para identificarlo.

Está previsto, que este tipo de documento pase a figurar en una etiqueta adhesiva con un código QR en la parte trasera del VMP.

El fabricante o representante autorizado será responsable de obtener un certificado de circulación para cada modelo y versión de VMP.



REINO DE ESPAÑA



CERTIFICADO DE CIRCULACIÓN

Quatrotec Electrónica, S.L. con CIF B85036887 certifica que:

Este patín **Smartgyro Baggio 10** de acuerdo a la Instrucción 2019/S-149 TV-108 de la DGT, se clasifica como tipo A al tener una masa inferior o igual a 25 kgs y una velocidad urbana (ECO) limitada a 25 km/hora.

De acuerdo a dicha instrucción, no puede considerarse un vehículo a motor y por tanto no necesita de una licencia administrativa para circular ni cabe exigir al usuario un permiso o licencia de conducción.

En Madrid a 10 de febrero de 2020.



QUATROTEC ELECTRÓNICA, S.L.

CERTIFICADO DE CIRCULACIÓN: PERIODO TRANSITORIO

Todos los VMP que se comercialicen a partir del 22 enero de 2024 deberán haber sido certificados y aparecerán en la web de la DGT.

Los vehículos comercializados hasta el 22 de enero de 2024 podrán circular hasta el 22 de enero del año 2027 aunque no dispongan de certificado.



CERTIFICADO DE CIRCULACIÓN MEDIANTE CÓDIGO QR

A partir del 22 de enero de 2024 está previsto que todos los VMP que salgan al mercado tengan una etiqueta QR identificativa adhesiva (etiqueta de registro) conteniendo el certificado de circulación donde figurará la siguiente información:

- Fabricante/importador.
- Marca/modelo/versión.
- Velocidad máxima.
- Potencia.
- Clase de vehículo.

Deberá disponer en la parte trasera del mismo de un espacio para llevar una identificación o etiqueta de registro, si es posible bajo la luz trasera, formando un ángulo de 30° con la vertical en la dirección de avance.

De esta manera, las autoridades locales podrán verificar de manera rápida y sencilla que el patinete eléctrico cumple con lo indicado en el Manual de Características de los Vehículos de Movilidad Personal, y no se necesitará llevar la documentación en papel.

Respecto a los VMP que están circulando en estos momentos sin el certificado de circulación y la etiqueta de identificación podrán seguir circulando hasta el 22 de enero de 2027. A partir de entonces, todos los vehículos de movilidad personal tendrán que poder mostrar estas certificaciones.



FICHA REDUCIDA DE CARACTERÍSTICAS PARA VMP

La Ficha Reducida es el documento que los conductores de VMP (únicos usuarios posibles), deben llevar, en ausencia del Certificado de Circulación, para solucionar las dudas de los agentes y no el Certificado de Características, que deben obtener los comercializadores (fabricantes y distribuidores) para poder vender estos vehículos.

FICHA REDUCIDA DE CARACTERÍSTICAS GENERALES PARA VMP

Fabricante: Modelo:
 Representante autorizado: Versiones:
 Marca: Número de certificación:

ESQUEMA Y DIMENSIONES

[esquema del VMP con emplazamiento del
 marcaje del fabricante]

[fotografía del VMP]

Versiones				
Dimensiones				
- A.- Distancia entre ejes	-	-	-	-
- B.- Longitud total	-	-	-	-
- C.- Anchura total	-	-	-	-
- D.- Vía delantera	-	-	-	-
- E.- Vía Trasera	-	-	-	-
- Altura total	-	-	-	-
- Altura del manillar (en su caso)	-	-	-	-

Masas				
- Masa en orden de marcha del vehículo (1)	-	-	-	-
- M.M.T.A (2)	-	-	-	-
- M.M.T.A Primer eje (2)	-	-	-	-
- M.M.T.A Segundo eje (2)	-	-	-	-
Otras características				
- Numero de ejes y ruedas	-	-	-	-
- Velocidad máxima (km/h)	-	-	-	-
- Potencia nominal (3)	-	-	-	-
- Autoequilibrado	-	-	-	-
- Tipología (4)	-	-	-	-

(1) Masa en orden de marcha: masa del vehículo tal y como se define en el art. 5 del Reglamento (UE) n° 168/2013.

(2) Masa Máxima Técnicamente Admisible

(3) Según el apartado 4.2.14 de la norma EN 15194:2018, o alternativamente en el Reglamento n.º 85 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE)

(4) Personal (P) / Mercancías o Servicios (M)

LOS VMP Y SU LÍMITE DE POTENCIA

En el caso de los vehículos **sin asiento o autoequilibrados con o sin sillín** la normativa tanto nacional como europea **no establece ningún límite de potencia**.

Tampoco lo hace la norma europea [EN 17128:2020](#), ratificada en España por AENOR, acerca de los requisitos de seguridad para vehículos ligeros no sujetos a homologación, considera necesaria esta limitación al estar ya limitada su velocidad máxima.

Debemos tener en cuenta que **una mayor potencia ofrece una mayor seguridad**, al permitir alcanzar los 25 km/h en pendientes pronunciadas, mejora la eficacia de los frenos eléctricos y la estabilidad de los vehículos autoequilibrados.

A partir del 22.01.2024, los VMP de nueva matriculación y a partir del 22.01.2027 los VMP existentes, tendrán que contar con la siguiente potencia nominal:

- **VMP sin auto-equilibrado: ≤ 1.000 W**
- **VMP con auto-equilibrado: ≤ 2.500 W**
- **VMP transporte de mercancías ≤ 1.500 W**

Las baterías que alimentan a los VMP no suelen pasar de 60 (12x5) o 72 (12x6) Voltios, aunque lleguen a tener más de 8.000 W de potencia. En los VMP no se tiene en cuenta la potencia sino la tensión de trabajo, por lo que podrían circular, sin importar su potencia, siempre que respeten el límite de velocidad de 25 km/h.



CUANDO UN PATINETE NO ES UN VMP

Un patinete que puede superar los 25 km/h según las especificaciones del fabricante o bien un vehículo que dispone de asiento sin estar autoequilibrado, **no podría circular como un VMP**. Además, esos patinetes potentes o rápidos quizá ni siquiera puedan homologarse como ciclomotor si no viene homologado por el fabricante. En caso de poder homologarlo como ciclomotor o motocicleta, requeriría matrícula, seguro, permiso de conducción e ITV. Aquí podemos ver la placa de un vehículo de este tipo en la que el fabricante deja constancia de que se trata de un vehículo L1e-B, es decir, de un ciclomotor.



No es unVMP



MATRICULAR COMO CICLOMOTOR UN VEHICULO QUE PARECÍA PERO QUE NO ES UN VMP

Si el vehículo **no es un VMP, en contra de lo que el cliente pensaba al comprarlo** y tiene que matricularlo: Es muy difícil y muy costoso. Su titular o su representante debe primero obtener la tarjeta ITV y para ello debe acudir a una estación de ITV y solicitar la **emisión de una tarjeta para un vehículo sin matricular.**

Deberá aportar lo siguiente:

- 1.El certificado COC (homologación del modelo facilitado por la marca). Puede aparecer en el título “Declaración de Conformidad de la CE”.
- 2.Llevar el vehículo reformado que ha dejado de ser VMP a la estación para que le hagan la revisión.
- 3.Pagar la tasa que corresponda.

Luego tendrá que pedir cita en la Jefatura Provincial de Tráfico y acudir con:

- a. Solicitud de matriculación en impreso oficial.
- b. Documento Nacional de Identidad o NIE.
- c. Tarjeta ITV electrónica (NIVE) o tarjeta de ITV en formato papel con la diligencia de venta o, en su defecto, factura o acta de adjudicación si procede de subasta.
- d. Justificante de haber realizado el pago de la Tasa de matriculación de la DGT y/o resguardo de la misma.
- e. Justificante del pago o exención del Impuesto de circulación del Ayuntamiento.
- f. Justificante del pago/exención/no sujeción del Impuesto de matriculación

CUANDO UN CICLOMOTOR PARECE UN PATINETE

Existen ciclomotores eléctricos con apariencia de patinetes. Prestan el mismo servicio y son una excelente alternativa a un VMP, pero deben matricularse, asegurarse y se necesita permiso AM, A1, A2 o B.

Al ser ciclomotor su conductor debe llevar casco.



El modelo LEHE, que aparece en las fotografías, pesa apenas 18 kg, alcanza una velocidad de 30 km/h, es plegable, tiene una autonomía de 35 km y el tiempo de carga de sus baterías es de 3 a 4 horas.

CIRCULAR EN UN VEHÍCULO QUE NO ES VMP Y QUE DEBE MATRÍCULARSE

Los vehículos que reúnen las mismas características técnicas que los ciclomotores, pero no están matriculados, ni tienen homologación europea y han estado circulando por nuestras vías urbanas sin seguro obligatorio, pueden generar gravísimos riesgos para la circulación.

Hay empresas que el mismo modelo de vehículo lo matriculan y legalizan como ciclomotor o le suprimen alguna característica técnica no esencial y lo venden como VMP, con lo que inciden en fraude de ley del art. 6.4 del Código Civil. También podría cometer falsedad documental en los impresos o grabados. Cuando estos vehículos no matriculados son verdaderos ciclomotores o motocicletas están sometidos a las prescripciones del Código Penal y en caso de exceso de velocidad punible, o cuando sus conductores circulen bajo la influencia de alcohol o drogas o realicen conducciones temerarias de los arts. 379 y ss. del Código Penal, los agentes deben levantar atestado en el que consignen un informe o estudio sobre las características técnicas del vehículo y remitirlo al Fiscal Delegado de Seguridad Vial.



Este vehículo tiene asiento, pero no está autoequilibrado y por ello no puede ser un VMP.

COMISO DE VMPs MODIFICADOS O FABRICADOS ARTESANALMENTE

Un escrito de la Fiscalía de Sala de 21 de junio de 2021, señala que si los agentes de tráfico **sospechan** que el supuesto VMP puede ser considerado un ciclomotor o una motocicleta, y a fin de elaborar un informe pericial, los agentes muchas veces tendrán que intervenir el vehículo y deberán valorar la oportunidad de reflejar en el atestado su comiso como instrumento de delito para evitar su eventual reiteración y evitar que su conductor pueda seguir poniendo en peligro la circulación de los demás usuarios viales.



Al manipularlo deja de considerarse un VMP y al no tener pedales nunca puede ser un ciclo de motor.

SEÑALES PENDIENTES DE OFICIALIZAR



LAS ORDENANZAS MUNICIPALES

El art. 93.2 del Reglamento General de Circulación establece: “En ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento”.

Muchas Ordenanzas Municipales aprovechan el vacío legal existente en la legislación sectorial y utilizan el artículo 139 de la Ley 7/1985 Reguladora de las bases del Régimen Local que señala que las corporaciones locales pueden tipificar infracciones y sanciones en materia de su competencia, y en defecto de normativa sectorial específica. Así, en sus textos, consideran que los VMP del tipo A y B son asimilables a las bicicletas.

Los ayuntamientos carecen de la competencia para hacerlo, al ser una competencia estatal. Tras la aprobación del RD 970/2020 que modificó el RGV, las OOMM deben respetar el contenido de las definiciones de VMP, ciclos, ciclos de pedaleo asistido, ciclos de motor y ciclomotores.



amando baños rodríguez



amando@mundo-r.com



www.traficoytransportes.com

CLASIFICACIÓN DE LOS VMP

Los VMP se clasifican en función de la altura y de los ángulos peligrosos que puedan provocar daños a una persona en un atropello. Se definen como ángulos peligrosos aquellos inferiores a 110° orientados en sentido de avance del VMP, o verso el conductor ~~o pasajeros.~~

En la definición de VMP del Anexo II.A RGV se señala que no pueden llevar pasajeros.



Ver comentario
abajo



La definición de VMP que figura en el Anexo II.A RGV indica que son movidos exclusivamente por un motor eléctrico y eso excluye a los ciclos de pedaleo asistido porque también son movidos por la fuerza humana.

Esta clasificación estaba contenida en la Instrucción 16/V-124, de 2016. Ha quedado anulada en todo lo que contradiga lo dispuesto en el RGV, reformado en 2020. Es el caso del modelo de VMP tipo B con asiento que figura en la Instrucción. El vehículo tipo B tachado quedaría fuera de la clasificación como VMP por tener asiento careciendo, como se ve en el gráfico, de sistema de autoequilibrio.

Los C0 y C2 son ciclos y no pueden ser VMP porque la definición de estos excluye que puedan ser ayudados por pedales. Los tipos C1, además, dejan de ser VMP, porque pueden llevar pasajeros.

CLASIFICACIÓN DE LOS VMP

La definición de VMP en el Anexo II. A RGV indica que su límite de velocidad es 25 km/h

ANEXO I (de la Instrucción 16/V-124, de la DGT)

Características	A Anulado	B	C0	C1	C2
Velocidad máx.	20 km/h	30 km/h	45 km/h		45 km/h
Masa	≤ 25 kg	≤ 50 kg	≤ 300 kg		≤ 300 kg
Capacidad máx. (pers.)	1	1	1		3
Ancho máx.	0,6 m	0,8 m	1,5 m		1,5 m
Radio giro máx.	1 m	2 m	2 m		2 m
Peligrosidad superficie frontal	1	3	3		3
Altura máx.	2,1 m	2,1 m	2,1 m		1 m
Longitud máx.	1 m	1,9 m	1,9 m		1,9 m
Timbre	NO	SÍ	SÍ		SÍ
Frenada	NO	SÍ	SÍ		SÍ
DUM (distribución urbana mercancías)	NO	NO	NO	NO	SÍ
Transporte viajeros mediante pago de un precio	NO	NO	NO	SI	NO

La definición de VMP en el Reglamento General de Vehículos (Anexo II.A) posterior a este gráfico, indica que sólo pueden tener una plaza y que la velocidad máxima es 25 km/h. Pero los tipos C0 y C2, al no tener la consideración de VMP podrían ir a 20, 30 o 50 km/h según el tipo de vía urbana, tal como indica el art. 50 RGCir. Sólo si se matriculan como ciclomotores o motos podrán circular, al quedar derogada, al modificarse el RGV, esa parte de la Instrucción 16/V-124 de la DGT .

VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL TIPO A

Los VMP del tipo A son ruedas, plataformas y patinetes eléctricos pequeños y ligeros, y se clasifican de este modo:

Características de VMP tipo A:

- Masa máxima 25 kg (< 50 kg desde el 22.01.2024).
- Longitud máxima 1 m (2 m a partir del 22.01.2024)
- Anchura máxima 0,6 m (0,75 m desde 22.01.2024)
- Altura máxima 2,1 m (1,4 m desde el 22.01.2024).
- Velocidad máxima 25 km/h



Plataforma de una rueda



Plataforma de dos ruedas



Patinete



Monociclo

Las medidas exigidas a partir del 22.01.2024 para los VMP de nueva comercialización pasan a ser obligatorias también para todos los existentes a partir del 22.01.2027

VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL TIPO B

Los VMP del tipo B son plataformas autoequilibradas con manillar, que incluso pueden contar con un sillín.

Características VMP tipo B:

- Masa máxima ≤ 50 kg (<50 kg desde el 22.01.2024)
- Longitud máxima 1.9 m (2 m a partir del 22.01.2024)
- Anchura máxima 0.8 m (0,75 m desde 22.01.2024)
- Altura máxima 2.1 m (1,4 m desde 22.01.2024)
- Velocidad máxima 25 km/h



Segways

Segway con sillín

Las medidas exigidas a partir del 22.01.2024 para los VMP de nueva comercialización pasan a ser obligatorias también para todos los existentes a partir del 22.01.2027

VMP PENDIENTES DE CLASIFICAR

Las empresas innovan constantemente y en nuestras calles se ven circular nuevos modelos, algunos de difícil clasificación dentro de los grupos autorizados.

Seguidamente, se muestran algunos:



NORMAS SOBRE SOBRE PATINETES ELÉCTRICOS

Están regulados en la Ley de Seguridad Vial y en sus Reglamentos.

Normas sobre patinetes				
<p>Edad de los conductores</p>  <p>No hay una edad mínima Puede exigirse por Ordenanza Municipal</p>	<p>Velocidad máxima</p>  <p>25 km/h</p>	<p>Masa y medidas máximas</p>  <p>Anchura: 1 m Altura: 2,1 m</p>	<p>Auriculares</p>  <p>Prohibidos</p>	<p>Freno y timbre</p>  <p>Recomendables</p>
<p>Permitido conducir en:</p>  <p>Calzadas urbanas Calzadas periurbanas</p>	<p>Matriculación</p>  <p>No necesitan matrícula</p>	<p>Pasajeros</p>  <p>Prohibido circular con pasajero</p>	<p>Móvil</p>  <p>Prohibido Permitido si es manos libres</p>	<p>Casco</p>  <p>Recomendado (Pendiente de regulación)</p>

NORMAS SOBRE SOBRE PATINETES ELÉCTRICOS

<p>Prohibido en: Aceras Túneles urbanos Travesías Autopistas y autovías urbanas Vías interurbanas Carril Bici</p> 	<p>Seguro</p>  <p>No es obligatorio</p>	 <p>Obligatorio someterse a estos controles</p>	<p>Luces</p>  <p>Obligatorias de noche</p>	
<p>Chaleco o prendas reflectantes</p>  <p>Obligatorio de noche o por baja visibilidad</p>	<p>Certificado médico aptitud psicofísica</p>  <p>No se exige</p>	 <p>No se exige</p>	<p>Permiso de conducir</p>  <p>No se exige</p>	<p>Potencia máxima motor</p>  <p>No se exige un límite de potencia máxima o mínima</p>

PROHIBICIÓN DE CIRCULAR POR VÍAS INTERURBANAS

El artículo 38 del Reglamento General de Circulación prohíbe circular por vías interurbanas a los vehículos de movilidad personal. Si se tratase de una carretera periurbana, estaría permitido.



USO DEL CASCO EN LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

El Prontuario de jurisprudencia constitucional, de abril de 2021, al ocuparse del artículo 149.1.21 CE, indica que **“el tráfico y circulación de vehículos a motor” son competencia exclusiva del Estado**, y señala que la incidencia en la seguridad vial ha sido el criterio delimitador de esta competencia.

Considera integrado en el título relativo al tráfico y a la circulación de vehículos a motor las actividades públicas relativas a la ordenación del desplazamiento o circulación por las vías públicas de vehículos, peatones y animales (que en el fundamento jurídico 2 de la STC 203/1992, de 26 de noviembre, se califican como “núcleo fundamental” de esta materia), así como aquellas otras **“actividades conexas”** que, por razones de finalidad con las primeras, **tienden a garantizar de forma directa e inmediata la “seguridad vial activa y pasiva”**.

Es cierto que el artículo 149.1.21 CE habla de “circulación de vehículos a motor”, pero en su punto 3 establece que **la competencia sobre las materias que no se hayan asumido por los Estatutos de Autonomía corresponderá al Estado**, cuyas normas prevalecerán, en caso de conflicto, sobre las de las Comunidades Autónomas en todo lo que no esté atribuido a la exclusiva competencia de éstas. El derecho estatal será, en todo caso, supletorio del derecho de las Comunidades Autónomas. **Y por ello las competencias sobre los vehículos que no son de motor siguen siendo del Estado al no haber sido asumidas por ninguna Comunidad Autónoma.**

Por ello los ayuntamientos no deben regular el uso del casco en los VMP, ya que carecen de competencia para hacerlo y por ello la DGT se vio obligada a modificar el apartado 7.3 de la Instrucción 2019/S-149 TV-108 derogando mediante la Instrucción SANC 22/06 el siguiente párrafo: *“En el caso de VMP, a falta en estos momentos de una regulación en el RGCir, habrá que estar a los que disponga la correspondiente Ordenanza Municipal”*, ya que será el RGCir el que desarrolle reglamentariamente lo dispuesto respecto de la obligación de utilizar casco de protección para los VMP.



También el TRLTSV tras la reforma por la Ley 18/2021 señala en su art. 47 que el uso del casco en los VMP se determinará reglamentariamente. Todavía no existen cascos homologados para VMP.

INMOVILIZACIÓN DE UN VMP

No se puede inmovilizar si el vehículo carece de seguro o permiso de circulación, ya que no es exigible. Tampoco si no lleva casco el conductor porque está pendiente de regulación en el RGCir.

Se podría inmovilizar:

- Si el VMP presentase deficiencias que constituyen un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.
- Si viajasen dos personas en el VMP.
- Si el conductor se negase a efectuar las pruebas de detección de alcohol o drogas.
- Si existiesen indicios racionales que pongan de manifiesto la posible manipulación en los instrumentos de control.

Y vistas las conclusiones (apartado 8) del dictamen del FSCSV 2/2021:

- **Si los VMP pudiesen constituir instrumento de lesiones al poner en riesgo evidente a usuarios vulnerables** en espacios de uso exclusivo como zonas **peatonales** (aceras, paseos y andenes), según la definición de zona peatonal del LSV, Anexo I) y a usuarios **especialmente vulnerables** en CES (caminos escolares seguros - art.110.3 de la LO.2/2006), y en IPA (itinerario peatonal accesible - art.5 y ss. de la Orden TMA/851/2021), así como a **ciclistas en carril-bici y pista-bici**, que también son usuarios vulnerables y que deben ser objeto de especial amparo cuando circulan por esos tramos de uso exclusivo. A lo que hay que añadir los **usuarios de sendas ciclables** que son compartidas por peatones y ciclistas, pero prohibidas a los demás usuarios incluidos los conductores de VMP.
- **Todas ellas, así como las demás exigidas por este dictamen, suponen la obligación de los agentes actuantes de elevar atestado policial.**
- La inmovilización (**si no se hace atestado**) se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó. El lugar de la inmovilización lo señala el agente denunciante.

INMOVILIZACIÓN DE UN VMP

No se puede inmovilizar si el vehículo carece de seguro o permiso de circulación, ya que no exigible. Tampoco si no lleva casco el conductor porque está pendiente de regulación en el RGCir.

Se podría inmovilizar:

- Si el VMP presentase deficiencias que constituyen un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.
- Si viajasen dos personas en el VMP.
- Si el conductor se negase a efectuar las pruebas de detección de alcohol o drogas.
- Si existiesen indicios racionales que pongan de manifiesto la posible manipulación en los instrumentos de control. **y visto el Dictamen FSCSV 2/2021 sobre VMP Apdo.8 CONCLUSIONES:**
- **Si los VMP pudiesen constituir instrumento de lesiones al poner en riesgo evidente a usuarios vulnerables** en espacios de uso exclusivo como zonas **peatonales** (aceras, paseos y andenes), según la definición de zona peatonal del LSV, Anexo I) y a usuarios **especialmente vulnerables** en CES (caminos escolares seguros - art.110.3 de la LO.2/2006), y en IPA (itinerario peatonal accesible - art.5 y ss. de la Orden TMA/851/2021), así como a **ciclistas en carril-bici y pista-bici**, que también son usuarios vulnerables y que deben ser objeto de especial amparo cuando circulan por esos tramos de uso exclusivo. A lo que hay que añadir los **usuarios de sendas ciclables** que son compartidas por peatones y ciclistas, pero prohibidas a los demás usuarios incluidos los conductores de VMP. **TODAS ELLAS ASÍ COMO LAS DEMÁS POR LA QUE EL ANTERIOR DICTAMEN FSCSV 1/2021 EXIGE LA CONFECCION DE ATESTADOS, SUPONE LA OBLIGACIÓN DE LOS AGENTES ACTUANTES DE ELEVAR ATESTADO POLICIAL.**

La inmovilización **(SI NO SE HACE ATESTADO)** se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó. El lugar de la inmovilización lo señala el agente denunciante.

INMOVILIZACIÓN DE UN FALSO VMP

En el caso de que se alteren las características del VMP, procederá su inmovilización cuando:

- Tras una reforma quede hipotética y conceptualmente dentro del ámbito de aplicación del Reglamento UE 168/2013 -por no encontrarse en ninguna de las exclusiones del art. 2.2- al cumplir de facto los criterios de clasificación de una categoría de las reguladas en aquél.
- Cuando esa modificación implique que deje de ser un VMP sin pasar a ser un vehículo de la categoría L y por lo tanto no pueda circular bajo ninguna circunstancia por la vía pública.



INMOVILIZACIÓN DE UN FALSO VMP

La policía local debe hacer un informe en el que consten aquellos elementos configurativos del vehículo como su potencia (tanto sea de motor de explosión como eléctrico), su velocidad máxima, si cuenta o no con sillín (y sus características), si tiene o no, sistema de auto-equilibrado, y cuantas características sean necesarias para su clasificación, lo que podría exigir que, para su uso, fuese necesario obtener el oportuno permiso o licencia de conducción, y, a falta de esos elementos documentales el oportuno dictamen pericial que sea necesario para su determinación, tal como señala el Pleno de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo en una sentencia dada a conocer el 23.02.2022.



VMP TIPO A - PLATAFORMAS, MONOCICLOS Y PATINETES LIGEROS



Partes de los patinetes eléctricos

INFRACCIONES DE QUIENES CONDUCCEN UN PATINETE LIGERO

Comportamientos sancionables



Son vehículos de una o dos ruedas, de una única plaza, propulsados por motores eléctricos que desarrollan una velocidad entre 6 y 25 km/h

Instrucciones de la DGT



No podrán circular por aceras ni zonas peatonales



No podrán superar los 25 km/h



No necesitan autorización administrativa, ni carné ni seguro obligatorio



No se establece edad mínima para su conducción

EQUIPAMIENTO DEL CONDUCTOR Y DEL PATINETE ELÉCTRICO

EQUIPAMIENTO OBLIGATORIO

Cada Ayuntamiento puede regular, de una manera específica, la circulación de VMP (entre ellos, los patinetes eléctricos). Sin embargo, todos los usuarios deben cumplir unas condiciones mínimas que resumimos a continuación.

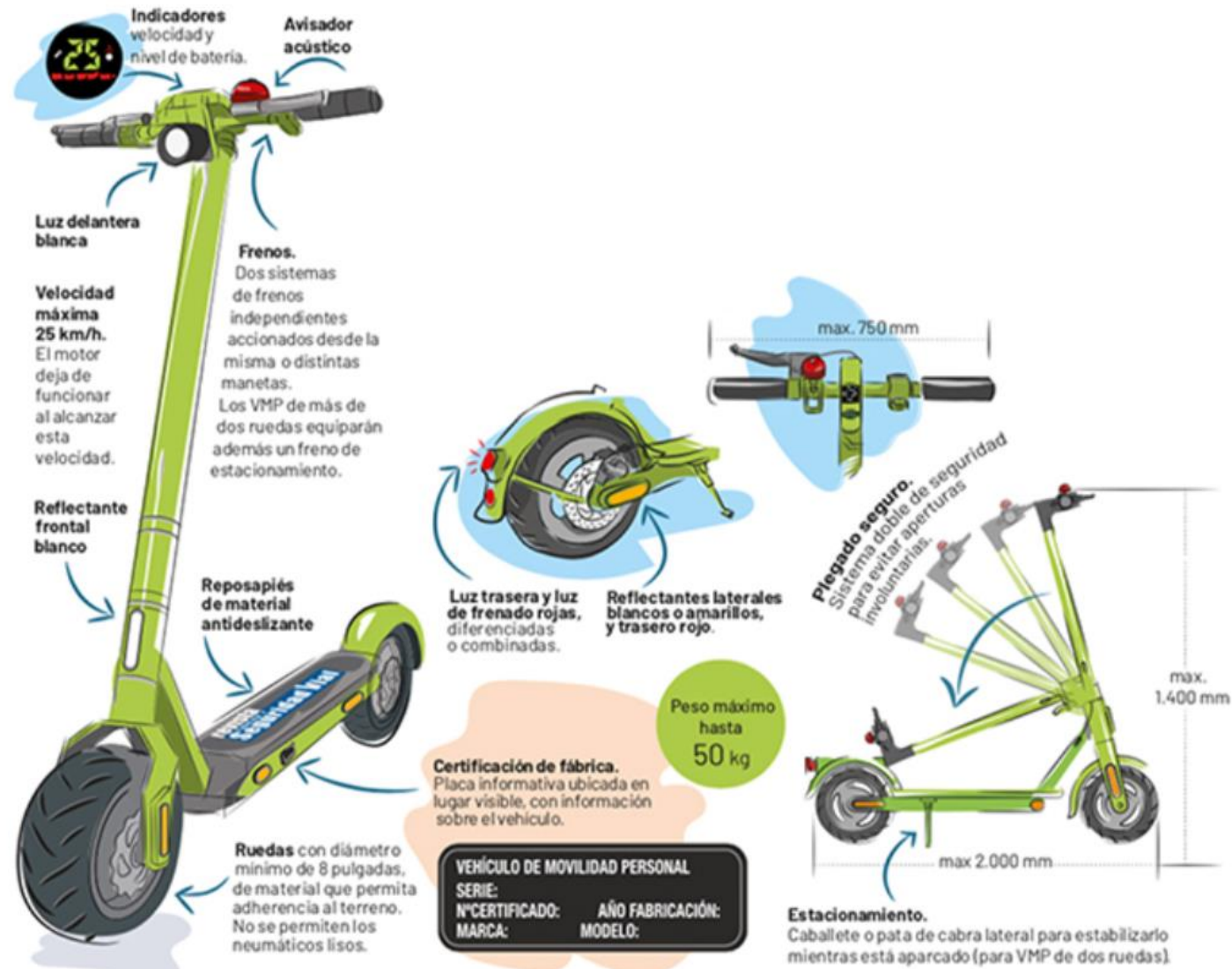
RECUERDA:



Obligatorio
→
Recomendado



EQUIPAMIENTO DEL CONDUCTOR Y DEL PATINETE ELÉCTRICO



CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS VMP – TIPO A

PLATAFORMAS DE UNA Y DOS RUEDAS, MONOCICLOS Y PATINETES LIGEROS



1)	Edad mínima: No está prevista. Tras el RD 970/2020 son vehículos por si mismos y ninguna OM debería asimilarlos a ciclos. Puede ser exigida por una OM en ausencia de legislación sectorial (art. 139 LBRL).
2)	Estacionamiento y circulación por la acera y zonas peatonales: Prohibidos (art. 94.2.e y 121.5 RGCir).
3)	Circulación por una vía ciclista señalizada como tal: Prohibida (art. 155 RGCir). No sirve que añadan una marca vial con la figura de un patinete con un trozo de cable y enchufe, ya que son vías exclusivas para ciclos.
4)	Circulación por un ciclo-carril: Sí, porque es un carril compartido con otros vehículos autorizados (aunque no está todavía definido y regulado en nuestra legislación, aunque aparece en el Manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas de la DGT y la FEMP). Su velocidad máxima, como VMP, es 25 km/h.
5)	Circulación por una cicloavía: Sí, porque es una vía compartida con otros vehículos autorizados (aunque no está todavía definida y regulada en nuestra legislación, aparece en el Manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas de la DGT y la FEMP). Su velocidad máxima, como VMP, es 25 km/h.
6)	Circulación por una calzada urbana
6.1	Vías con plataforma única: Sí, a una velocidad máxima de 20 km/h utilizando la parte imprescindible de la calzada si hay suficiente espacio para ser adelantados (art. 36 y 50 RGCir).
6.2	Vías con uno o más carriles para cada sentido: Sí, a una velocidad máxima de 25 km/h utilizando la parte imprescindible de la calzada, si hay suficiente espacio para ser adelantados (art. 36 y 50 RGCir). No pueden ir por el carril que más convenga a su destino, porque sólo lo pueden hacer los automóviles y los vehículos especiales (art. 33 RGCir).
7)	Circulación por travesías, vías interurbanas, autopistas y autovías urbanas: Prohibida (art. 38.4 RGCir).
8)	Circulación por túneles urbanos: Prohibida (art. 38.4 RGCir).
9)	Velocidad máxima por diseño: Entre 6 y 25 km/h (Anexo II.A del RGV). No es obligatorio el velocímetro contemplado en el art. 11.11 RGV, pero debe llevarse para comprobar que no se excede la velocidad máxima del vehículo o la existente en una vía de plataforma única (20 km/h).
10)	Potencia máxima: No está establecida en el RGV.

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS VMP – TIPO A PLATAFORMAS DE UNA Y DOS RUEDAS, MONOCICLOS Y PATINETES LIGEROS



11)	Obligatoriedad del casco: No es obligatorio, al no ser vehículos de motor (art. 116 RGCir). La Instrucción SANC 22/06 de la DGT sobre la entrada en vigor de la Ley 18/2001 de reforma del TRLTSV modificó el apartado 7.3 de la Instrucción 2019-149 TV-108 de la DGT para indicar que el uso de casco se desarrollará reglamentariamente. Un ayuntamiento no debe regularlo ya que la competencia para exigirlo corresponde al Estado y esa competencia sólo puede cederse en los términos de la legislación del Estado, tal como señala el art. 25 LBRL.
12)	Obligatoriedad de luces: Sí, entre el ocaso y la salida del sol (art. 3.1 y art. 98.1 RGCir). También se señala su obligatoriedad en el apdo. 7.3 de la Instrucción 2019/S-149 DGT.
13)	Obligatoriedad de elementos reflectantes: Sí (art. 3.1 RGCir e Instrucción 2019/S-149 DGT, apdo.7.3).
14)	Obligatoriedad de frenos y un timbre: No, pero serán obligatorios para los que se comercialicen desde el 22.01.2024 y para todos desde el 22.01.2027. También una ordenanza municipal puede exigirlos (art. 139 LBRL).
15)	Uso de auriculares: Prohibido (art. 18.2 RGCir).
16)	Uso del teléfono móvil: Prohibido, salvo que sea manos libres (art. 18.2 RGCir).
17)	Transporte de pasajeros: Está prohibido (Anexo II.A del RGV).
18)	Permiso de circulación, de conducir, ITV y matrícula: No son obligatorios (art. 1 RGV, art. 1 RGCond, art. 26 RGV y art. 50 RGV).
19)	Certificado de circulación: Todavía no es obligatorio. Para los comercializados a partir del 22.01.2024 posiblemente esté inculido en la etiqueta de registro adherida a la parte posterior de ciclomotor y a partir del 22.01.2027 para los comercializados antes del 22.01.2024.

Debe consultarse siempre la Ordenanza Municipal de Tráfico o Movilidad, porque puede contener más limitaciones de las figuras en estos cuadros.

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS VMP – TIPO A PLATAFORMAS DE UNA Y DOS RUEDAS, MONOCICLOS Y PATINETES LIGEROS



20)	Tasa máxima de alcoholemia: 0,5 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 mg por l (Art. 14.1 LSV y Art. 20 RGCir). Si fuese un menor la tasa sería 0 g y 0 mg en cada caso (art. 14.1 LSV).
21)	Presencia de drogas: Prohibida (Art. 14.1 LSV y Art. 27.1 RGCir).
22)	Presencia de medicamentos:
	a) <u>Se permite</u> bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 LSV).
	b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
23)	Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:
	a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 LSV y Art. 21 RGCir)
	b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
	c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
	d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
	e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
24)	Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:
	a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 LSV).
	b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
	c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
	d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
	e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el art. 21.d RGCir).
25)	Infracción por conducir con una tasa de alcoholemia superior a la permitida: Muy grave (art. 77.c LSV). Si fuesen menores se elevaría atestado policial a la Fiscalía de Menores.
26)	Infracción por conducir con presencia de drogas en el organismo: Muy grave (art. 77.c LSV). Menores, atestado a la Fiscalía.

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS VMP – TIPO A PLATAFORMAS DE UNA Y DOS RUEDAS, MONOCICLOS Y PATINETES LIGEROS



27)	Infracción por no someterse al control de alcohol o drogas: Muy grave (art. 77.d LSV).
28)	Infracción por superar la velocidad de 25 km/h: En caso de ser considerado un ciclomotor es infracción muy grave por no ser un VMP (art. 77.k LSV) y si no tuviese permiso AM, A1, A2 o B pasaría a ser delito. También es infracción muy grave el exceso de velocidad si superase la velocidad genérica de la vía cuando es de plataforma única (art. 77.a LSV). Además el Dictamen FSCSV 2/2021 exige Atestado en siniestros viales con víctimas en vías urbanas limitadas a 30 km/h [art. 50.1.b) RGCir] cuando se compruebe que el vehículo (incluidos VMP) circulaba a más de 60 km/h. Siguen vigentes los Dictámenes FSCSV 2/2016, 1/2021 y Circular 10/2011 FGE.
29)	Infracción por circular con pasajeros: Grave (art. 76.u LSV).
30)	Infracción por circular de noche sin luces, prendas o dispositivos reflectantes: Leve (art. 75 LSV y art. 98 RGCir).
31)	Infracción por circular por aceras y zonas peatonales vulnerando las ordenaciones especiales (art. 37.1 y 39.1 RGCir) que protegen la seguridad y la fluidez de la circulación: Grave (art. 76.c LSV y art. 121.5 RGCir).
32)	Infracción por utilizar cascos/auriculares conectados a aparatos o móviles sin manos libres: Grave (art. 76.f y g LSV y 18.2 RGCir).
33)	Infracción por no respetar las señales y órdenes de los agentes: Grave (art. 76.j LSV).
34)	Infracción por no respetar la luz roja de un semáforo: Grave (art. 76.k LSV).
35)	Infracción por no respetar una señal de stop o ceda el paso: Grave (art. 76.l LSV).
36)	Infracción por conducción negligente: Grave (art. 76.m LSV).
37)	Infracción por conducción temeraria: Muy grave (art. 77.e LSV)
38)	Infracción por estacionar en lugares peligrosos, o al hacerlo obstaculizar gravemente la circulación o constituir un riesgo, especialmente para los peatones: Grave (art. 76.c LSV).
39)	Infracción por circular por una vía ciclista, travesías y otras vías en las que lo tienen prohibido : Grave (art. 76.c LSCV).

TIPO B - PLATAFORMAS CON MANILLAR Y VMP AUTOEQUILIBRADOS CON ASIENTO



Partes de un segway

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS VMP – TIPO B

PLATAFORMAS AUTOEQUILIBRADAS CON MANILLAR E INCLUSO CON SILLÍN



1)	Edad mínima: No está prevista. Tras el RD 970/2020 son vehículos por sí mismos y ninguna OM debería asimilarlos a ciclos. Puede ser exigida por una OM en ausencia de legislación sectorial (art. 139 LBRL).
2)	Estacionamiento y circulación por la acera y zonas peatonales: Prohibidos (art. 94.2.e y 121.5 RGCir).
3)	Circulación por una vía ciclista señalizada como tal: Prohibida (art. 155 RGCir). No sirve que añadan una marca vial con la figura de un patinete, un trozo de cable y un enchufe, ya que son vías exclusivas para ciclos.
4)	Circulación por un ciclo-carril: Sí, porque es un carril compartido con otros vehículos autorizados (aunque no está todavía definido y regulado en nuestra legislación, aunque aparece en el Manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas de la DGT y la FEMP). Su velocidad máxima, como VMP, es 25 km/h.
5)	Circulación por una ciclovía: Sí, porque es una vía compartida con otros vehículos autorizados (aunque no está todavía definida y regulada en nuestra legislación, aparece en el Manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas de la DGT y la FEMP). Su velocidad máxima, como VMP, es 25 km/h.
6)	Circulación por una calzada urbana
6.1	Vías con plataforma única: Sí, a una velocidad máxima de 20 km/h utilizando la parte imprescindible de la calzada si hay suficiente espacio para ser adelantados (art. 36 y 50 RGCir).
6.2	Vías con uno o más carriles para cada sentido: Sí, a una velocidad máxima de 25 km/h utilizando la parte imprescindible de la calzada, si hay suficiente espacio para ser adelantados (art. 36 y 50 RGCir). No pueden ir por el carril que más convenga a su destino, porque sólo lo pueden hacer los automóviles y los vehículos especiales (art. 33 RGCir).
7)	Circulación por travesías, vías interurbanas, autopistas y autovías urbanas: Prohibida (art. 38.4 RGCir).
8)	Circulación por túneles urbanos: Prohibida (art. 38.4 RGCir).
9)	Velocidad máxima por diseño: Entre 6 y 25 km/h (Anexo II.A del RGV). No es obligatorio el velocímetro contemplado en el art. 11.11 RGV, pero debe llevarse para comprobar que no se excede la velocidad máxima del vehículo o la existente en una vía de plataforma única (20 km/h).
10)	Potencia máxima: No está establecida en el RGV.

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS VMP – TIPO B PLATAFORMAS AUTOEQUILIBRADAS CON MANILLAR E INCLUSO CON SILLÍN



11)	Obligatoriedad del casco: No es obligatorio, al no ser vehículos de motor (art. 116 RGCir). La Instrucción SANC 22/06 de la DGT sobre la entrada en vigor de la Ley 18/2001 de reforma del TRLTSV modificó el apartado 7.3 de la Instrucción 2019-149 TV-108 de la DGT para indicar que el uso de casco se desarrollará reglamentariamente. Un ayuntamiento no debe regularlo ya que la competencia para exigirlo corresponde al Estado y esa competencia sólo puede cederse en los términos de la legislación del Estado, tal como señala el art. 25 LBRL.
12)	Obligatoriedad de luces: Sí, entre el ocaso y la salida del sol (art. 3.1 y art. 98.1 RGCir). También se señala su obligatoriedad en el apdo. 7.3 de la Instrucción 2019/S-149 DGT.
13)	Obligatoriedad de elementos reflectantes: Sí (art. 3.1 RGCir e Instrucción 2019/S-149 DGT, apdo.7.3).
14)	Obligatoriedad de frenos y un timbre: No, pero serán obligatorios para los que se comercialicen desde el 22.01.2024 y para todos desde el 22.01.2027. También una ordenanza municipal puede exigirlos (art. 139 LBRL).
15)	Uso de auriculares: Prohibido (art. 18.2 RGCir).
16)	Uso del teléfono móvil: Prohibido, salvo que sea manos libres (art. 18.2 RGCir).
17)	Transporte de pasajeros: Está prohibido (Anexo II.A del RGV).
18)	Permiso de circulación, de conducción, ITV y matrícula: No son obligatorios (art. 1 RGV, art. 1 RGCond, art. 26 RGV y art. 50 RGV).
19)	Certificado de circulación: Todavía no es obligatorio. Lo será a partir del 22.01.2024 y todos los VMP que salgan al mercado tendrán que disponer del certificado que figurará en una etiqueta adherida a la parte posterior del VMP. Debe solicitarse una ficha técnica al vendedor, para demostrar a los agentes que se trata de un VMP. Los comercializados antes de esa fecha tienen de plazo hasta el 22.01.2017 para ser regularizados.

Debe consultarse siempre la Ordenanza Municipal de Tráfico o Movilidad, porque puede contener más limitaciones de las que figuran en estos cuadros.

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS VMP – TIPO B

PLATAFORMAS AUTOEQUILIBRADAS CON MANILLAR E INCLUSO CON SILLÍN



20)	Tasa máxima de alcoholemia: 0,5 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 mg por l (Art. 14.1 LSV y Art. 20 RGCir). Si fuese un menor la tasa sería 0 g y 0 mg en cada caso (art. 14.1 LSV).
21)	Presencia de drogas: Prohibida (Art. 14.1 LSV y Art. 27.1 RGCir).
22)	Presencia de medicamentos:
	a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 LSV).
	b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
23)	Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:
	a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 LSV y Art. 21 RGCir)
	b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
	c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
	d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
	e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
24)	Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:
	a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 LSV).
	b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
	c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
	d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
	e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el art. 21.d RGCir).
25)	Infracción por conducir con una tasa de alcoholemia superior a la permitida: Muy grave (art. 77.c LSV). Si fuesen menores se elevaría atestado policial a la Fiscalía de Menores.
26)	Infracción por conducir con presencia de drogas en el organismo: Muy grave (art. 77.c LSV). Menores, atestado a la Fiscalía. 64

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS VMP – TIPO B

PLATAFORMAS AUTOEQUILIBRADAS CON MANILLAR E INCLUSO CON SILLÍN



27)	Infracción por no someterse al control de alcohol o drogas: Muy grave (art. 77.d LSV).
28)	Infracción por superar la velocidad de 25 km/h: En caso de ser considerado un ciclomotor es infracción muy grave por no ser un VMP (art. 77.k LSV) y si no tuviese permiso AM, A1, A2 o B pasaría a ser delito. También es infracción muy grave el exceso de velocidad si superase la velocidad genérica de la vía cuando es de plataforma única (art. 77.a LSV). Además el Dictamen FSCSV 2/2021 exige Atestado en siniestros viales con víctimas en vías urbanas limitadas a 30 km/h [art. 50.1.b) RGCir] cuando se compruebe que el vehículo (incluidos VMP) circulaba a más de 60 km/h. Siguen vigentes los Dictámenes FSCSV 2/2016, 1/2021 y Circular 10/2011 FGE.
29)	Infracción por circular con pasajeros: Grave (art. 76.u LSV).
30)	Infracción por circular de noche sin luces, prendas o dispositivos reflectantes: Leve (art. 75 LSV y art. 98 RGCir).
31)	Infracción por circular por aceras y zonas peatonales vulnerando las ordenaciones especiales (art. 37.1 y 39.1 RGCir) que protegen la seguridad y la fluidez de la circulación: Grave (art. 76.c LSV y art. 121.5 RGCir).
32)	Infracción utilizar cascos/ auriculares conectados a aparatos o móviles sin manos libres: Grave (art. 76.f y 76.g LSV y 18.2 RGCir).
33)	Infracción por no respetar las señales y órdenes de los agentes: Grave (art. 76.j LSV).
34)	Infracción por no respetar la luz roja de un semáforo: Grave (art. 76.k LSV).
35)	Infracción por no respetar una señal de stop o ceda el paso: Grave (art. 76.l LSV).
36)	Infracción por conducción negligente: Grave (art. 76.m LSV).
37)	Infracción por conducción temeraria: Muy grave (art. 77.e LSV)
38)	Infracción por estacionar en lugares peligrosos, o al hacerlo obstaculizar gravemente la circulación o constituir un riesgo, especialmente para los peatones: Grave (art. 76.c LSV).
39)	Infracción por circular por una vía ciclista, travesías y otras vías que lo tienen prohibido: Grave (art. 76.c LSCV).

LOS VEHÍCULOS QUE EL REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS NO CONSIDERA VMP

Al definir a los VMP, el RGV aclara que no son VMP los ciclos que combinan la fuerza muscular del ciclista con un motor eléctrico y que también se excluyen de esta definición los vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC (voltios de corriente continua) o 240 VAC (voltios de corriente alterna), así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.

Vamos a ver seguidamente los vehículos que no son VMP, de acuerdo con la definición que aparece en el Anexo II.A del RGV, teniendo en cuenta que solo incluiremos a los ciclos de motor y los ciclomotores al ocuparnos de los vehículos que regula el Reglamento UE de 2013.



Ciclo de pedales

Vehículo sin sistema de autoequilibrado con sillín



Vehículo para PMR



Vehículo de competición



Ciclo de motor



Ciclomotor

NO SON VMP LOS VEHÍCULOS CONCEBIDOS PARA COMPETICIÓN

El **Reglamento General de Vehículos**, en su Anexo II. A considera que **no son VMP** los vehículos concebidos para competición.



Vehículos concebidos para competición

NO SON VMP LOS VEHÍCULOS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

El Reglamento General de Vehículos, en su Anexo II. A los define como: “Vehículo cuya tara no sea superior a 350 kg, y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 45 km/h, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado) para el uso de personas con alguna disfunción o incapacidad física. En cuanto al resto de sus características técnicas se les equiparará a los ciclomotores de tres ruedas.”

Se matriculan como ciclomotores, necesitan una licencia de conducir LCM, el permiso AM, A1, A2 o B, permiso de circulación y seguro.



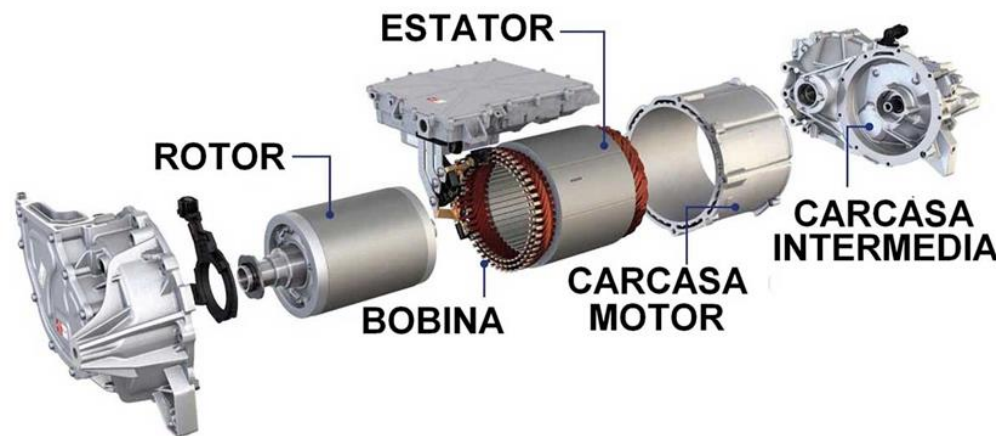
Vehículos para personas con movilidad reducida

VOLTAJE NO PERMITIDO EN LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

El **Reglamento General de Vehículos**, en su Anexo II. A considera que **no son VMP** los vehículos con una tensión de trabajo (voltaje) mayor a 100 VCC (voltios de corriente continua) o 240 VAC (voltios de corriente alterna).

En los vehículos completamente eléctricos la propulsión se realiza usando motores eléctricos que usan la energía eléctrica almacenada en su sistema de baterías interno, generalmente usando tecnología de tipo iones de litio. La batería es el medio por el que se alimenta todos los vehículos eléctricos y, por ello, en los que tienen un motor eléctrico de corriente continua, esta batería va directamente conectada al motor. En cambio, en los que tienen un **motor eléctrico de corriente alterna**, la batería va conectada a un inversor, que transforma la corriente continua en corriente alterna.

La tensión de trabajo de una batería se mide en voltios (V). Los voltajes más habituales de baterías de patinetes eléctricos son 24v, 36v y 48v. Con voltaje superior a 100 VCC o 240 VAC ya no serían vehículos de movilidad personal.



NO SON VMP LOS VEHÍCULOS REGULADOS EN EL REGLAMENTO UE 168/2013

El **Reglamento General de Vehículos**, en su Anexo II. A considera que **no son VMP** los vehículos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, **relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos**, como es el caso de los ciclos de motor y ciclomotores.



CICLOS DE MOTOR L1e-A

Ciclos de pedales con propulsión auxiliar $> 250 \text{ W} \leq 1.000 \text{ W}$.
Velocidad por construcción entre 25 y 45 km/h.
Necesita homologarse y superar la ITV.
Necesita matricularse como ciclomotor.
Necesita seguro.
Necesita permiso de circulación.
Necesita permiso de conducir AM, A1, A2 o B.



CICLOMOTOR DE DOS RUEDAS L1e-B

Vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, si es de combustión interna y con una potencia $> 1.000 \text{ W} \leq 4.000 \text{ W}$.
Velocidad por construcción $\leq 45 \text{ km/h}$.
Necesita homologarse, superar la ITV y matricularse.
Necesita seguro.
Necesita permiso de circulación.
Necesita permiso de conducir AM, A1, A2 o B

NO SON VMP LOS VEHÍCULOS REGULADOS EN EL REGLAMENTO UE 168/2013

El Reglamento (UE) 168/2013 señala en su art. 2.2.k) que no se aplica a los vehículos autoequilibrados (independientemente de la altura del asiento). Los vehículos autoequilibrados se caracterizan por funcionar o avanzar en función de la posición/disposición que adopte el cuerpo del ocupante del vehículo cuando este gira o se desplaza hacia delante o hacia atrás.

El RGV, en su Anexo II A), establece, al definirlo, que un VMP deja de serlo cuando supera la velocidad de 25 km/h. El punto 9 del Anexo I de la LSV indica que un ciclomotor puede tener dos, tres, o cuatro ruedas.

CICLOMOTOR

Vehículo no autoequilibrado, que funciona de forma autónoma mediante la propulsión de un motor eléctrico o de combustible, utilizando un acelerador sin necesidad de pedalear, con potencia ≤ 4 kW y con velocidad limitada de fábrica a 45 km/h.



Si un ciclo de motor (L1eA) supera sus características de homologación (es decir, si el motor empieza a actuar desde 0km/h en lugar de actuar a > 25 km/h y/o la potencia de motor > 1000 W y puede circular sin pedalear) los agentes lo considerarían como un ciclomotor de 2 ruedas (L1eB) o bien como una motocicleta de 2 ruedas (L3e), en función de la velocidad y de la potencia del motor, y su conductor sería denunciado.



LA PROBLEMÁTICA DE LOS CICLOS CONSIDERADOS INICIALMENTE VMP POR LA DGT

Los ciclos de uso particular y destinados al transporte de mercancías por un precio, siguen siendo ciclos, tal como están definidos en el núm. 7 del Anexo I de la Ley de Seguridad Vial. Tienen su propia Norma UNE-EN ISO 4210 (Requisitos de seguridad para bicicletas).

Al ser ciclos están regulados en la LSV, el RGV y el RGCir y la Ordenanza Municipal de tráfico o movilidad, si existe, y debemos tener en cuenta que esta normativa prevalece frente a lo dispuesto en la Instrucciones 16/V-124 y 2019/S-149 de la DGT.

Si son ciclos de pedaleo asistido no pueden tener más de 250 W de potencia, ya que de superarla pasarían a ser considerados ciclos de motor y tendrían que matricularse, tener una tarjeta ITV, permiso de circulación, de conducción y también seguro.





Existen partes de la vía que no están definidas oficialmente y que aparecen en el **Manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas (Manual ciudades 30)**, publicado conjuntamente por la DGT y la Federación Española de Municipios y Provincias.



Una **ciclovía** es una calle **unidireccional** limitada a una **velocidad máxima de 30 km/h**, en la que las bicicletas tienen preferencia. El resto de vehículos también pueden transitar por la misma.



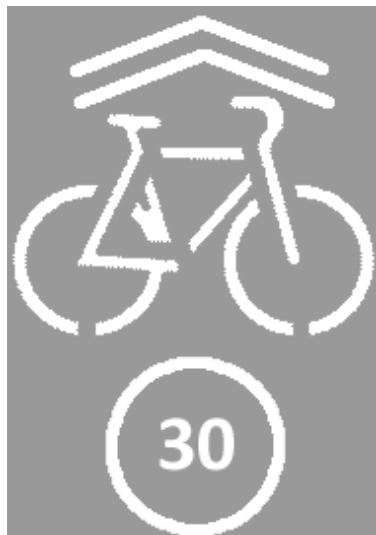
En una calle con dos o más carriles en el mismo sentido, el **ciclocarril con velocidad máxima limitada a 30 km/h** es el **situado más a la derecha** y en él las bicicletas tienen preferencia. El resto de vehículos también pueden transitar por el mismo.

En ambos casos están señalizados con una marca vial con la silueta de una bicicleta, encima de la cual aparecen dos galones y debajo la señal de velocidad máxima a 30 km/h.



Estas vías aunque no están definidas ni en la LTSV ni en sus reglamentos, han sido señalizadas por los ayuntamientos tanto horizontal como verticalmente.

En cualquier caso esta señalización no tiene soporte legal ni reglamentario. Debemos tener en cuenta que las señales de refuerzo están reguladas en la Norma 8.,1-IC, apartado 7.33 y sólo pueden incluir dos líneas de texto y las señales que figuran en ellas sólo pueden ser circulares o triangulares.



CICLOS DE PETALES DE PEDALEO ASISTIDO Electrically power assisted cycles (EPAC)

El **Reglamento General de Vehículos**, en su Anexo II. A no considera como VMP a las bicicletas de pedales con pedaleo asistido. En la Ley de Seguridad Vial se sustituye, en el Anexo I, el término bicicletas por el de ciclos al referirse a este tipo de vehículos.



BICICLETAS DE PEDALEO CON PEDALEO ASISTIDO – EPAC

Ciclos de pedales con propulsión auxiliar ≤ 250 W

No necesita homologarse.

No necesita matricularse.

Se desconecta el motor al alcanzar 25 km/h o cuando el ciclista deja de pedalear.

Sí certificación (UNE-EN 15194: 2018 e ISO 4210-1:2014).

CONSIDERACIÓN DE BICICLETA

CICLOS DE PEDALES DE PEDALEO ASISTIDO

Electrically power assisted cycles (EPAC)

El Reglamento (UE) No 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, considera como bicicletas EPAC todas aquellas que son **de pedales con pedaleo asistido** y que disponen de un **motor eléctrico auxiliar, cuya potencia nominal continua máxima es igual o inferior a 250W**, disminuyendo progresivamente y deteniéndose antes de que alcance los 25 km/h de velocidad, o si el ciclista deja de pedalear.



CICLOS DE PEDALES DE PEDALEO ASISTIDO

Electrically power assisted cycles (EPAC)

Hay modelos homologados o certificados como una EPAC (por ej. Cuca Bike) que tienen la apariencia de un ciclomotor, pero que sin embargo cumplen con la definición de bicicleta de pedaleo asistido. Incluso la normativa permite que dispongan de un modo de **asistencia en el arranque**, pudiendo propulsarla a una velocidad de hasta 6 km/h sin que sea necesario actuar sobre los pedales (EN 15194 2018; párrafo 4.2.12 “Modo de asistencia en el arranque”).

En estos modelos resulta relativamente fácil manipular el limitador de asistencia a la conducción para convertirlo en un ciclomotor y así poder circular a 25 km/h o incluso a más velocidad sin tener que pedalear. Si el propietario de una EPAC lo manipulase de esta forma y lo condujese careciendo de permiso AM, A1, A2 o B, podría incurrir en delito (art 384 CP).



CICLOS DE PEDALES DE PEDALEO ASISTIDO

Electrically power assisted cycles (EPAC)

Una bicicleta de pedaleo asistido manipulada o «tuneada» para superar los límites de funcionamiento de su motor eléctrico auxiliar (hasta 250W y hasta 25km/h) deja de ser una EPAC de forma inmediata y en consecuencia pasa a ser un **ciclomotor**.

Y, por tanto, **debe ser homologada según el Reglamento EU 168/2013, obteniendo el correspondiente CoC (Certificate o Conformity CE), su pertinente Tarjeta ITV, debe ser matriculada, asegurada y conducida con el permiso de conducir correspondiente.**

Por su parte, el usuario de dicha bicicleta de pedaleo asistido «tuneada» podrá incurrir en **infracciones administrativas o, incluso, penales** tales como circular sin matricula, seguro, permiso de conducir o casco de ciclomotor, además de perder la garantía del fabricante y el derecho a reclamar por posibles defectos de materiales.



CICLOS DE PEDALES DE PEDALEO ASISTIDO

Electrically power assisted cycles (EPAC)

La calificación, en estos casos, como infracción penal (delito) dependerá del informe pericial correspondiente y de si la velocidad supera los 25 km/h tal y como reza el Dictamen 2/2021 emitido por el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, sobre la calificación penal de los indebidamente denominados vehículos de movilidad personal como instrumento típico de los delitos de riesgo contra la seguridad vial de los arts. 379 y siguientes del código penal, donde señala:

"En todo caso, la perspectiva del bien jurídico protegido lleva a incluir sólo los casos en que la velocidad, principal factor de riesgo para la vida e integridad física protegida en los tipos referidos, pueda exceder de 25 km/h".



CICLOS DE PEDALES DE PEDALEO ASISTIDO

Electrically power assisted cycles (EPAC)

En relación con las modificaciones de las características técnicas de las EPAC y ciclos de motor, el Dictamen de la fiscalía indica lo siguiente:

“Podría aplicarse, conforme al art 4.4 del Reglamento UE 168/2013 la categoría L1e-B por incumplimiento de cualquiera de los criterios de subclasificación de la categoría L1e-A:

- a) que el vehículo no esté diseñado para funcionar a pedal.*
- b) que, aun estando diseñado para funcionar a pedal la propulsión eléctrica no sea auxiliar o, siéndolo, no se interrumpa a una velocidad de 25 km/h.*
- c) que, aun estando diseñado para funcionar a pedal y siendo la propulsión eléctrica auxiliar e interrumpiéndose a una velocidad de 25 km/h, tengan una potencia nominal o neta continua máxima superior a 1000 W.*

En cualquiera de estos casos podríamos hallarnos teóricamente ante vehículos L1e-B (ciclomotores) con la consideración de ciclomotores en el ámbito penal”.



CICLOS DE PEDALES DE PEDALEO ASISTIDO

Electrically power assisted cycles (EPAC)

Vamos a ver que el Fiscal de Seguridad Vial no afirma con rotundidad que incurren en un delito todos aquellos que “tunean” una EPAC, porque los ciclos de motor en el ámbito penal no se consideran ciclomotores y el artículo 384 del vigente Código Penal se refiere a conducir un **vehículo de motor o ciclomotor** y todo dependerá de la modificación realizada y del informe pericial que debe acompañar al atestado. Además, especifica que los ciclos de motor L1eA están excluidos de los ilícitos penales de riesgo contra la seguridad vial:

"En cuanto a la categoría inferior de Ciclos de motor L1e-A del Reglamento UE 168/2013, criterios de prudencia aconsejan excluir este tipo de vehículos de los ilícitos penales de riesgo contra la seguridad vial, arts. 379 y ss. CP, en cuanto no es posible el encaje en el concepto normativo de ciclomotor al que se refieren los citados preceptos como instrumento típico por las razones expresadas en el cuerpo del presente Dictamen".

Por tanto, a tenor de lo reflejado en el mencionado Dictamen, la conducción de un ciclo de motor (sin modificaciones en las características de homologación) sin permiso de conducción no sería subsumible en el ámbito penal y si en el administrativo.



CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS PARA USO PARTICULAR

(se tienen que regir por la normativa de ciclos)



Este tipo de vehículos son ciclos si no tienen ningún tipo de ayuda al esfuerzo muscular del conductor, o si, como suele ser habitual, sólo disponen de un motor auxiliar con un máximo de 250 W de potencia. Si sobrepasan esa potencia pasan a ser ciclos de motor, de acuerdo con las definiciones que figuran en el Anexo II. A RGV).

Tienen sus propia normas: UNE EN 15194 (Ciclos con asistencia eléctrica. Bicicletas EPAC) y el RD 339/2014 **por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas.**



Ciclos para uso personal



No son vehículos de movilidad personal porque no son movidos exclusivamente por un motor eléctrico, ya que también utilizan la fuerza muscular del conductor.

Es decir, no se ajustan a a definición de VMP que figura en el Anexo II.A del RGV.

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS PARA USO PARTICULAR (se tienen que regir por la normativa de ciclos)



1)	Edad mínima: No existe límite de edad para los ciclos.
2)	Estacionamiento y circulación por la acera y zonas peatonales: Prohibidos (art. 94.2.e y 121.5 RGCir).
3)	Circulación por una vía ciclista señalizada como tal: Permitida, al ser ciclos (art. 155 RGCir). Si tienen más de 250 W (no hay ciclos con mayor potencia) no pueden circular por estas vías y tienen que hacerlo por la calzada. En este caso, dejarían de ser ciclos y pasarían a ser ciclos de motor.
4)	Circulación por un ciclo-carril: Sí, porque es un carril para ciclos compartido con otros vehículos autorizados (aunque no está todavía regulado y definido en nuestra legislación aparece en el Manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas de la DGT y la FEMP). Su velocidad máxima, al ser ciclos, es igual a otros vehículos: 30 km/h.
5)	Circulación por una ciclovía: Sí, porque es una vía para ciclos compartida con otros vehículos autorizados (aunque no está regulada y definida todavía en nuestra legislación, aparece en el Manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas de la DGT y la FEMP). Su velocidad máxima, al ser ciclos, es igual a otros vehículos: 30 km/h.
6)	Circulación por una calzada urbana
6.1	Vías con plataforma única: Sí, a una velocidad máxima de 20 km/h utilizando la parte imprescindible de la calzada si hay suficiente espacio para ser adelantados (art. 36 y 50 RGCir).
6.2	Vías con uno o más carriles para cada sentido: Sí, a una velocidad máxima, por ser ciclos, de 50 km/h utilizando la parte imprescindible de la calzada, si hay suficiente espacio para ser adelantados (art. 36 y 50 RGCir). No pueden ir por el carril que más convenga a su destino, porque sólo lo pueden hacer los automóviles y los vehículos especiales (art. 33 RGCir).
7)	Circulación por travesías, vías interurbanas, autopistas y autovías urbanas: Permitida por ser ciclos en travesías y en vías interurbanas. Prohibida por el arcén de una autovía urbana al no ser bicicletas (art. 38.1 RGCir). Prohibida en autopistas, porque son vías exclusivas para automóviles (Definición 66. Anexo I LSV).
8)	Circulación por túneles urbanos: Los ciclos no tienen prohibido circular en túneles urbanos.
9)	Velocidad máxima: Los ciclos tienen un límite de 20 / 30 / 50 según el tipo de vía.
10)	Potencia máxima: Los ciclos, cuando son de pedaleo asistido, tienen un límite hasta 250 W. Con más potencia pasan a ser ciclos de motor.

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS PARA USO PARTICULAR (se tienen que regir por la normativa de ciclos)



11)	Obligatoriedad del casco: Es obligatorio, en los ciclos, para el conductor y en su caso para los pasajeros, hasta los 16 años en vías urbanas (art. 47 LSV).
12)	Obligatoriedad de luces: Sí, los conductores de ciclos deben utilizarlas entre el ocaso y la salida del sol (art. 98.1 RGCir).
13)	Obligatoriedad de elementos reflectantes: Sí, los ciclos deben respetar lo dispuesto en los art. 22 RGV y 98.3 RGCir.
14)	Obligatoriedad de frenos y un timbre: Los ciclos deben disponer de ellos (art. 22.1 RGV).
15)	Uso de auriculares: Prohibido (art. 18.2 RGCir).
16)	Uso del teléfono móvil: Prohibido, salvo que sea manos libres (art. 18.2 RGCir).
17)	Transporte de pasajeros: Un ciclo que por construcción no haya sido diseñado para ser ocupado por más de una persona puede transportar un menor de hasta 7 años en asiento adicional que habrá de ser homologado (art. 12.1 RGCir).
18)	Permiso de circulación, de conducir, ITV y matrícula: No son obligatorios (art. 1 RGV, art. 1 RGCond, art. 26 RGV y art. 50 RGV).
19)	Remolque: Autorizado siempre que respete lo dispuesto en el art. 12.4 RGCir (conducir de día y con un 10% menos de velocidad). Permite transportar personas si lo autoriza la ordenanza municipal de movilidad.
20)	Certificado de circulación: Los ciclos no necesitan llevar ninguna documentación que acredite sus características.

No son vehículos de movilidad personal porque además de ser auxiliados al pedaleo mediante un motor eléctrico de hasta 250 W, el motor se detiene si no se emplea la fuerza muscular del conductor.

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS PARA USO PARTICULAR (se tienen que regir por la normativa de ciclos)



21)	Tasa máxima de alcoholemia: 0,5 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 mg por l (Art. 14.1 LSV y Art. 20 RGCir). Si fuese un menor la tasa sería 0 g y 0 mg en cada caso (art. 14.1 LSV).
22)	Presencia de drogas: Prohibida (Art. 14.1 LSV y Art. 27.1 RGCir).
23)	Presencia de medicamentos:
	a) <u>Se permite</u> bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 LSV).
	b) <u>Se prohíbe</u> si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
24)	Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:
	a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 LSV y Art. 21 RGCir)
	b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
	c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
	d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
	e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
25)	Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:
	a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 LSV).
	b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
	c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
	d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
	e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el art. 21.d RGCir).

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS PARA USO PARTICULAR (se tienen que regir por la normativa de ciclos)



26)	Infracción por conducir con una tasa de alcoholemia superior a la permitida: Muy grave (art. 77.c LSV). Si fuesen menores se elevaría atestado policial a la Fiscalía de Menores.
27)	Infracción por conducir con presencia de drogas en el organismo: Muy grave (art. 77.c LSV). Menores, atestado a la Fiscalía.
28)	Infracción por no someterse al control de alcohol: Muy grave (art. 77.d LSV).
29)	Infracción por no someterse al control de drogas: Muy grave (art. 77.d LSV).
30)	Infracción por superar la velocidad permitida en la vía: Muy grave. Se denuncia y sanciona, en su condición de ciclo, el exceso de velocidad si superase la velocidad genérica de la vía (art. 77.a LSV).
31)	Infracción por circular excediendo en un 50% el número de plazas autorizadas excluyendo al conductor: Grave (art. 76.u LSV).
32)	Infracción por circular de noche sin luces, prendas o dispositivos reflectantes: Leve (art. 75 LSV y art. 98 RGCir).
33)	Infracción por circular por aceras y zonas peatonales vulnerando las ordenaciones especiales (art. 37.1 y 39.1 RGCir) que protegen la seguridad y la fluidez de la circulación: Grave (art. 76.c LSV y art. 121.5 RGCir).
34)	Infracción por utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos o móviles sin manos libres: Grave (art. 76.f y g LSV y 18.2 RGCir).
35)	Infracción por no respetar las señales y órdenes de los agentes: Grave (art. 76.j LSV).
36)	Infracción por no respetar la luz roja de un semáforo: Grave (art. 76.k LSV).
37)	Infracción por no respetar una señal de stop o ceda el paso: Grave (art. 76.l LSV).
38)	Infracción por conducción negligente: Grave (art. 76.m LSV).
39)	Infracción por conducción temeraria: Muy grave (art. 77.e LSV)
40)	Infracción por conducir en sentido contrario al establecido: Muy grave (art. 77.f LSV)

Debe consultarse siempre la Ordenanza Municipal de Tráfico o Movilidad, porque puede contener más limitaciones de las que figuran en estos cuadros.

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS PARA TRANSPORTE DE PERSONAS (se tienen que regir por la normativa de ciclos)

No son VMP porque tienen más de una plaza y porque además del motor eléctrico auxiliar utilizan la fuerza muscular del conductor y, por ello, no se ajustaría a la definición de VMP en el Anexo II.A RGV.



Estos son ciclos equipados con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuye progresivamente y se interrumpe finalmente antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear (definición de ciclo, incluido cuando es de pedaleo asistido, en el Anexo I LSV y definición de bicicleta de pedales con pedaleo asistido del Anexo II. A RGV). La LSV habla de ciclo y el RGV de bicicleta y prima lo dispuesto en la LSV por su mayor jerarquía.

Si tuviesen más de 250 W pasarían a convertirse en ciclos de motor

Pueden transportar más de una persona si están diseñados por construcción para poder hacerlo (art. 12.1 RGCir).

CONDICIONES ADICIONALES DE CIRCULACIÓN DE LOS CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS QUE REALIZAN TRANSPORTE DE PERSONAS

En el caso de los ciclos de más de dos ruedas, que estén destinados al transporte de pasajeros, sus conductores deberán estar dados de alta en la Seguridad Social y su dueño debe obtener previamente una autorización municipal en la que figurará, en todo caso, sí así se regula en las OO. MM., el recorrido a realizar (las vías que podrá utilizar), el horario y cuantas limitaciones se establezcan para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. La Autoridad municipal recabará los informes vinculantes que considere oportunos. También deberán disponer de un seguro de responsabilidad civil.



No son vehículos de movilidad personal porque además de ser auxiliados al pedaleo mediante un motor eléctrico de hasta 250 W, el motor se detiene si no se emplea la fuerza muscular del conductor.

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS PARA TRANSPORTE DE PERSONAS (se tienen que regir por la normativa de ciclos)



1)	Edad mínima: 16 años, al ser una actividad económica, porque es la edad mínima legal para poder trabajar (art. 6 de la Ley 16/1976 de Relaciones Laborales). El art. 12.1 RGCir exige ser mayor de edad para llevar un menor de hasta 7 años en un ciclo.
2)	Estacionamiento y circulación por la acera y zonas peatonales: Prohibidos (art. 94.2.e y 121.5 RGCir).
3)	Circulación por una vía ciclista señalizada como tal: Permitida, al ser ciclos (art. 155 RGCir). Si tienen más de 250 W (no hay ciclos con mayor potencia) no pueden circular por estas vías y tienen que hacerlo por la calzada.
4)	Circulación por un ciclo-carril: Sí, porque es un carril para ciclos compartido con otros vehículos autorizados (aunque no está todavía regulado y definido en nuestra legislación aparece en el Manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas de la DGT y la FEMP). Su velocidad máxima, al ser ciclos, es igual a otros vehículos: 30 km/h.
5)	Circulación por una ciclovía: Sí, porque es una vía para ciclos compartida con otros vehículos autorizados (aunque no está regulada y definida todavía en nuestra legislación, aparece en el Manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas de la DGT y la FEMP). Su velocidad máxima, al ser ciclos, es igual a otros vehículos: 30 km/h.
6)	Circulación por una calzada urbana
6.1	Vías con plataforma única: Sí, a una velocidad máxima de 20 km/h utilizando la parte imprescindible de la calzada si hay suficiente espacio para ser adelantados (art. 36 y 50 RGCir).
6.2	Vías con uno o más carriles para cada sentido: Sí, a una velocidad máxima, por ser ciclos, de 50 km/h utilizando la parte imprescindible de la calzada, si hay suficiente espacio para ser adelantados (art. 36 y 50 RGCir). No pueden ir por el carril que más convenga a su destino, porque sólo lo pueden hacer los automóviles y los vehículos especiales (art. 33 RGCir).
7)	Circulación por travesías, vías interurbanas, autopistas y autovías urbanas: Permitida por ser ciclos en travesías y en vías interurbanas. Prohibida por el arcén de una autovía urbana al no ser bicicletas (art. 38.1 RGCir). Prohibida en autopistas, porque son vías exclusivas para automóviles (Definición 66. Anexo I LSV).
8)	Circulación por túneles urbanos: Los ciclos no tienen prohibido circular en túneles urbanos.
9)	Velocidad máxima: Los ciclos tienen un límite de 20 / 30 / 50 según el tipo de vía.
10)	Potencia máxima: Los ciclos, cuando son de pedaleo asistido, tienen un límite hasta 250 W. Con más potencia pasan a ser ciclos de motor.

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS PARA TRANSPORTE DE PERSONAS (se tienen que regir por la normativa de ciclos)



11)	Obligatoriedad del casco: Es obligatorio, en los ciclos, para el conductor y en su caso para los pasajeros, hasta los 16 años en vías urbanas (art. 47 LSV).
12)	Obligatoriedad de luces: Sí, los conductores de ciclos deben utilizarlas entre el ocaso y la salida del sol (art. 98.1 RGCir).
13)	Obligatoriedad de elementos reflectantes: Sí, los ciclos deben respetar lo dispuesto en los art. 22 RGV y 98.3 RGCir.
14)	Obligatoriedad de frenos y un timbre: Los ciclos deben disponer de ellos (art. 22.1 RGV).
15)	Uso de auriculares: Prohibido (art. 18.2 RGCir).
16)	Uso del teléfono móvil: Prohibido, salvo que sea manos libres (art. 18.2 RGCir).
17)	Transporte de pasajeros: Puede transportar más de un pasajero ya que está diseñado por construcción para poder llevarlos (art. 12.1 RGCir).
18)	Permiso de circulación, de conducción, ITV y matrícula: No son obligatorios (art. 1 RGV, art. 1 RGCond, art. 26 RGV y art. 50 RGV).
19)	Remolque: Autorizado siempre que respete lo dispuesto en el art. 12.4 RGCir (conducir de día y con un 10% menos de velocidad). Permite transportar personas si lo autoriza la ordenanza municipal de movilidad.
20)	Certificado de circulación: Los ciclos no necesitan llevar ninguna documentación que acredite sus características.

Debe consultarse siempre la Ordenanza Municipal de Tráfico o Movilidad, porque puede contener más limitaciones de las que figuran en estos cuadros.

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS PARA TRANSPORTE DE PERSONAS (se tienen que regir por la normativa de ciclos)



21)	Tasa máxima de alcoholemia: 0,5 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 mg por l (Art. 14.1 LSV y Art. 20 RGCir). Si fuese un menor la tasa sería 0 g y 0 mg en cada caso (art. 14.1 LSV).
22)	Presencia de drogas: Prohibida (Art. 14.1 LSV y Art. 27.1 RGCir).
23)	Presencia de medicamentos:
	a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 LSV).
	b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
24)	Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:
	a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 LSV y Art. 21 RGCir)
	b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
	c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
	d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
	e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
25)	Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:
	a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 LSV).
	b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
	c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
	d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
	e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el art. 21.d RGCir).

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS PARA TRANSPORTE DE PERSONAS (se tienen que regir por la normativa de ciclos)



26)	Infracción por conducir con una tasa de alcoholemia superior a la permitida: Muy grave (art. 77.c LSV). Si fuesen menores se elevaría atestado policial a la Fiscalía de Menores.
27)	Infracción por conducir con presencia de drogas en el organismo: Muy grave (art. 77.c LSV). Menores, atestado a la Fiscalía.
28)	Infracción por no someterse al control de alcohol: Muy grave (art. 77.d LSV).
29)	Infracción por no someterse al control de drogas: Muy grave (art. 77.d LSV).
30)	Infracción por superar la velocidad permitida en la vía: Muy grave. Se denuncia y sanciona, en su condición de ciclo, el exceso de velocidad si superase la velocidad genérica de la vía (art. 77.a LSV).
31)	Infracción por circular excediendo en un 50 por ciento el número de plazas autorizadas, excluida la del conductor: Grave (art. 76.u LSV).
32)	Infracción por circular de noche sin luces, prendas o dispositivos reflectantes: Leve (art. 75 LSV y art. 98 RGCir).
33)	Infracción por circular por aceras y zonas peatonales vulnerando las ordenanzas que protegen la seguridad y la fluidez de la circulación: Grave (art. 76.c LSV y art. 121.5 RGCir).
34)	Infracción por utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos o móviles sin manos libres: Grave (art. 76.f y g LSV y 18.2 RGCir).
35)	Infracción por no respetar las señales y órdenes de los agentes: Grave (art. 76.j LSV).
36)	Infracción por no respetar la luz roja de un semáforo: Grave (art. 76.k LSV).
37)	Infracción por no respetar una señal de stop o ceda el paso: Grave (art. 76.l LSV).
38)	Infracción por conducción negligente: Grave (art. 76.m LSV).
39)	Infracción por conducción temeraria: Muy grave (art. 77.e LSV)
40)	Infracción por conducir en sentido contrario al establecido: Muy grave (art. 77.f LSV)

CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS PARA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (se tienen que regir por la normativa de ciclos)



Son ciclos de más de dos ruedas que realizan la actividad económica de transporte de mercancías. Se rigen por lo dispuesto en la norma UNE EN 15194 (Ciclos con asistencia eléctrica. Bicicletas EPAC) y el RD 339/2014 por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas.



Ciclos para el transporte de mercancías

No son vehículos de movilidad personal porque no son movidos exclusivamente por un motor eléctrico, sino que también utilizan la fuerza muscular del conductor.

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS PARA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (se tienen que regir por la normativa de ciclos)



1)	Edad mínima: 16 años, al ser una actividad económica, porque es la edad mínima legal para poder trabajar (art. 6 de la Ley 16/1976 de Relaciones Laborales).
2)	Estacionamiento y circulación por la acera y zonas peatonales: Prohibidos (art. 94.2.e y 121.5 RGCir).
3)	Circulación por una vía ciclista señalizada como tal: Permitida, al ser ciclos (art. 155 RGCir). Si tienen más de 250 W (no hay ciclos con mayor potencia) no pueden circular por estas vías y tienen que hacerlo por la calzada.
4)	Circulación por un ciclo-carril: Sí, porque es un carril para ciclos compartido con otros vehículos autorizados (aunque no está todavía regulado y definido en nuestra legislación aparece en el Manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas de la DGT y la FEMP). Su velocidad máxima, al ser ciclos, es igual a otros vehículos: 30 km/h.
5)	Circulación por una ciclo vía: Sí, porque es una vía para ciclos compartida con otros vehículos autorizados (aunque no está regulada y definida todavía en nuestra legislación, aparece en en el Manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas de la DGT y la FEMP)). Su velocidad máxima, al ser ciclos, es igual a otros vehículos: 30 km/h.
6)	Circulación por una calzada urbana
6.1	Vías con plataforma única: Sí, a una velocidad máxima de 20 km/h utilizando la parte imprescindible de la calzada si hay suficiente espacio para ser adelantados (art. 36 y 50 RGCir).
6.2	Vías con uno o más carriles para cada sentido: Sí, a una velocidad máxima, por ser ciclos, de 50 km/h utilizando la parte imprescindible de la calzada, si hay suficiente espacio para ser adelantados (art. 36 y 50 RGCir). No pueden ir por el carril que más convenga a su destino, porque sólo lo pueden hacer los automóviles y los vehículos especiales (art. 33 RGCir).
7)	Circulación por travesías, vías interurbanas, autopistas y autovías urbanas: Permitida por ser ciclos en travesías y en vías interurbanas. Prohibida por el arcén de una autovía urbana al no ser bicicletas (art. 38.1 RGCir). Prohibida en autopistas, porque son vías exclusivas para automóviles (Definición 66. Anexo I LSV).
8)	Circulación por túneles urbanos: Los ciclos no tienen prohibido circular en túneles urbanos.
9)	Velocidad máxima: Los ciclos tienen un límite de 20 / 30 / 50 según el tipo de vía.
10)	Potencia máxima: Los ciclos, cuando son de pedaleo asistido, tienen un límite hasta 250 W. Con más potencia pasan a ser ciclos de motor.

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS PARA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (se tienen que regir por la normativa de ciclos)



11)	Obligatoriedad del casco: Es obligatorio, en los ciclos, para el conductor y en su caso para el pasajero, hasta los 16 años en vías urbanas (art. 47 LSV).
12)	Obligatoriedad de luces: Sí, los conductores de ciclos deben utilizarlas entre el ocaso y la salida del sol (art. 98.1 RGCir).
13)	Obligatoriedad de elementos reflectantes: Sí, los ciclos deben respetar lo dispuesto en los art. 22 RGV y 98.3 RGCir.
14)	Obligatoriedad de frenos y un timbre: Los ciclos deben disponer de ellos (art. 22.1 RGV).
15)	Uso de auriculares: Prohibido (art. 18.2 RGCir).
16)	Uso del teléfono móvil: Prohibido, salvo que sea manos libres (art. 18.2 RGCir).
17)	Transporte de pasajeros: Un ciclo que por construcción no haya sido diseñado para ser ocupado por más de una persona puede transportar un menor de hasta 7 años en asiento adicional que habrá de ser homologado (art. 12.1 RGCir).
18)	Permiso de circulación, de conducción, ITV y matrícula: No son obligatorios (art. 1 RGV, art. 1 RGCond, art. 26 RGV y art. 50 RGV).
19)	Remolque: Autorizado siempre que respete lo dispuesto en el art. 12.4 RGCir (conducir de día y con un 10% menos de velocidad).
20)	Certificado de circulación: Los ciclos no necesitan llevar ninguna documentación que acredite sus características.

No son vehículos de movilidad personal porque además de ser auxiliados al pedaleo mediante un motor eléctrico de hasta 250 W, el motor se detiene si no se emplea la fuerza muscular del conductor.

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS PARA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (se tienen que regir por la normativa de ciclos)



21)	Tasa máxima de alcoholemia: 0,5 g por l de sangre, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 mg por l (Art. 14.1 LSV y Art. 20 RGCir). Si fuese un menor la tasa sería 0 g y 0 mg en cada caso (art. 14.1 LSV).
22)	Presencia de drogas: Prohibida (Art. 14.1 LSV y Art. 27.1 RGCir).
23)	Presencia de medicamentos:
	a) Se permite bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica, siempre que se conduzca con diligencia, precaución y no distracción (Art. 14.1 LSV).
	b) Se prohíbe si su ingesta altera el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro (Art. 27.1 RGCir).
24)	Sometimiento a las pruebas de detección de alcohol:
	a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 LSV y Art. 21 RGCir)
	b) Sí, cuando estén implicados directamente como posibles responsables de un accidente de circulación (Art. 21.a RGCir).
	c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de bebidas alcohólicas (Art. 21.b RGCir).
	d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 21.c RGCir).
	e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de alcoholemia ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 21.d RGCir).
25)	Sometimiento a las pruebas de detección de drogas:
	a) Sí, en todos los casos (Art. 14.2 LSV).
	b) Sí, cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.a RGCir).
	c) Sí, cuando conduzcan con síntomas evidentes de influencia de drogas (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.b RGCir).
	d) Sí, cuando sean denunciados por la comisión de alguna infracción (Art. 28.b RGCir en relación con el Art. 21.c RGCir).
	e) Sí, cuando se trate de un control preventivo de drogas ordenado por la autoridad de tráfico (Art. 28.b RGCir en relación con el art. 21.d RGCir).

CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE LOS CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS PARA TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (se tienen que regir por la normativa de ciclos)



26)	Infracción por conducir con una tasa de alcoholemia superior a la permitida: Muy grave (art. 77.c LSV). Si fuesen menores se elevaría atestado policial a la Fiscalía de Menores.
27)	Infracción por conducir con presencia de drogas en el organismo: Muy grave (art. 77.c LSV). Menores, atestado a la Fiscalía.
28)	Infracción por no someterse al control de alcohol: Muy grave (art. 77.d LSV).
29)	Infracción por no someterse al control de drogas: Muy grave (art. 77.d LSV).
30)	Infracción por superar la velocidad permitida en la vía: Muy grave. Se denuncia y sanciona, en su condición de ciclo, el exceso de velocidad si superase la velocidad genérica de la vía (art. 77.a LSV).
31)	Infracción por circular de noche sin luces, prendas o dispositivos reflectantes: Leve (art. 75 LSV y art. 98 RGCir).
32)	Infracción por circular por aceras y zonas peatonales vulnerando las ordenanzas que protegen la seguridad y la fluidez de la circulación: Grave (art. 76.c LSV y art. 121.5 RGCir).
33)	Infracción por utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos o móviles sin manos libres: Grave (art. 76.f y g LSV y 18.2 RGCir).
34)	Infracción por no respetar las señales y órdenes de los agentes: Grave (art. 76.j LSV).
35)	Infracción por no respetar la luz roja de un semáforo: Grave (art. 76.k LSV).
36)	Infracción por no respetar una señal de stop o ceda el paso: Grave (art. 76.l LSV).
37)	Infracción por conducción negligente: Grave (art. 76.m LSV).
38)	Infracción por conducción temeraria: Muy grave (art. 77.e LSV)
39)	Infracción por conducir en sentido contrario al establecido: Muy grave (art. 77.f LSV)

Debe consultarse siempre la Ordenanza Municipal de Tráfico o Movilidad, porque puede contener más limitaciones de las que figuran en estos cuadros.

CONDICIONES ADICIONALES DE CIRCULACIÓN DE LOS CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS QUE REALIZAN DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)

En el caso de los ciclos de más de dos ruedas, que estén destinados al reparto de mercancías, sus conductores deberán estar dados de alta en la Seguridad Social y su dueño debe obtener previamente una autorización municipal en la que figurará, en todo caso, si así se regula en las OO. MM., el recorrido a realizar (las vías que podrá utilizar), el horario y cuantas limitaciones se establezcan para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. La Autoridad municipal recabará los informes vinculantes que considere oportunos. También deberán disponer de un seguro de responsabilidad civil.



No son vehículos de movilidad personal porque además de ser auxiliados al pedaleo mediante un motor eléctrico de hasta 250 W, el motor se detiene si no se emplea la fuerza muscular del conductor.

LAS SILLAS DE RUEDAS NO SON VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

La Ley de Seguridad Vial, en su Anexo I, considera peatones a las personas con movilidad reducida que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor. Las sillas, incluidos los scooters autorizados, no tienen la consideración de vehículos sino de equipamiento médico (ortesis) de ayuda a la movilidad.



Silla de ruedas manual



Silla de ruedas eléctrica



Scooter eléctrico para PMR



- | | |
|----|---|
| 1) | Edad mínima: No hay ninguna limitación. |
| 2) | Circulación por la acera y zonas peatonales: Permitido, al tener la consideración de peatones |
| 3) | Circulación por una vía ciclista señalizada como tal: Prohibida, ya que estas vías están reservadas exclusivamente para ciclos. |
| 4) | Masa Máxima Autorizada: No existe ninguna limitación. |
| 5) | Anchura: No existe ninguna limitación. |
| 6) | Velocidad Máxima: El paso de una persona. No está definida una cifra concreta ni en la LSV ni en el RGCir. El art. 23.6 de la Orden TMA 851/2021 señala que la velocidad de cruce de un semáforo es de 50 cm por segundo y eso es importante en el caso de las personas especialmente vulnerables. |

LOS PATINES Y LOS PATINETES DE JUGUETE

Aunque estos juguetes no están definidos en la normativa de tráfico, el art.121.4) RGCir, permite circular a paso de persona, por las aceras, a los patines y **patinetes de juguete**, bajo ciertas condiciones, ya que establece: *“Los que utilicen monopatines, patines (ante la falta de definición de estos términos en la LSV debemos acudir al DEL, donde figura que **patinete es una de la acepciones de patín e indica que se trata de un juguete**) o aparatos similares **no podrán circular por la calzada**, salvo que se trate de zonas, vías o partes de éstas que les estén especialmente destinadas, y sólo **podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal regulada en el artículo 159 (Señal S-28 Calle residencial)**, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos”*.



REGIMEN SANCIONADOR CONDUCTORES VMP

	TIPO DE INFRACCIÓN	SANCIÓN	PUNTOS ANEXO II ART. LEY TRÁFICO
	Conductores menores de edad, tasa 0,0	500 € <i>(responsables solidarios los padres y tutores)</i> Reincidente último año o tasa alcohol doble permitida 1.000 €	Art. 14.1 Art. 77.c Art. 80.2.a
	Consumo de alcohol > 0,5 mg/l en aire espirado	500 €	Art. 77.c
		Reincidente último año o tasa alcohol doble permitida 1.000 €	Art. 80.2.a
	Consumo de alcohol > 0,25 hasta 0,5 mg/l en aire espirado	500 € Reincidente último año o tasa alcohol doble permitida 1.000 €	Art. 77.c Art. 80.2.a

REGIMEN SANCIONADOR CONDUCTORES VMP

	Presencia de drogas	1.000 €	Art. 77.c
	Exceso de velocidad	100 a 600 €	Anexo IV
	No someterse control policial de drogas y/o alcohol	1.000 €	Art. 77.d
	Conducción temeraria	500 €	Art. 77.e
	Circular por zonas peatonales	200 €	Art. 76.d

REGIMEN SANCIONADOR CONDUCTORES VMP

	Utilizar, sujetando con la mano, el teléfono móvil mientras se conduce	200 €	6	Anexo II.8 Art. 76.g
	Arrojar a la vía productos que puedan producir incendios	500 €	6	Anexo II. 9 Art. 77.x
	No detenerse en un semáforo en rojo	200 €	4	Anexo II.10 Art. 76.k
	No respetar señal STOP	200 €	4	Anexo II.10 Art. 76.l
	No respetar señal CEDA EL PASO	200 €	4	Anexo II.10 Art. 76.l
	Adelantamiento peligroso	200 €	4	Anexo II.11 Art. 76.c

REGIMEN SANCIONADOR CONDUCTORES VMP

	No obedecer las señales de los agentes.	200 €	4	Anexo II,13 Art. <u>76.j</u>
	No mantener la distancia de seguridad	200 €	4	Anexo II.14 Art. <u>76.ñ</u>
	Cambio de sentido antirreglamentario	200 €	3	Anexo II.13
	Usar auriculares mientras se conduce	200 €	3	Art. 76.f <u>Anexo II.17</u>
	Utilizar manualmente navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación	200 €	3	Anexo II.20 Art. 76. g

LOS PATINES Y PATINETES DE JUGUETE

La Directiva 2009/48/CE de 2009 sobre la seguridad de los juguetes indica en su art. 2 que son juguetes “*los productos diseñados o previstos, exclusivamente o no, para ser utilizados con fines de juego por **niños menores de catorce años***”. Esta Directiva fue incorporada al ordenamiento jurídico español por el RD 1205/2011 sobre la seguridad en los juguetes. En su art. 1.1) dispone: “*Este real decreto establece las normas de seguridad de los juguetes, aplicándose a los productos diseñados o previstos, exclusivamente o no, para ser utilizados con fines de juego por **niños menores de catorce años**, así como la libre circulación de los mismos*”.

Con lo que finalmente llegamos a la conclusión de que por las aceras y zonas peatonales sólo están autorizados a circular con patines o patinetes los menores de 14 años, siempre que estos aparatos sean de juguete, carezcan de motor y lo hagan a una velocidad que no sobrepase la velocidad de paso humano.

Según ese mismo RD, si el menor tiene una masa corporal superior a 20 kg, los patines de ruedas, en línea y los monopatines dejarían de ser juguetes.

También dejarían de ser juguetes los patinetes diseñados para el deporte (skate parks) o destinados a utilizarse en vías o caminos públicos.

Si se trata de juguetes en ningún caso podrán circular por la calzada.



COMO CRUZAR CON UN VMP POR UN PASO DE PEATONES

El art. 168.c) RGCir indica que un paso para peatones es una serie de marcas blancas formando líneas de gran anchura, dispuestas sobre el pavimento de la calzada en bandas paralelas al eje de ésta y que forman un conjunto transversal a la calzada, donde **los conductores de vehículos** o animales (que se aproximan perpendicularmente) deben dejarles paso.



COMO CRUZAR CON UN VMP POR UN PASO DE PEATONES

En esta definición el legislador se ha olvidado de los conductores de bicicletas o de VMP que pretenden cruzar los pasos de peatones montados en sus vehículos. Tenemos que ir a la definición de peatón en el Anexo I TRLTSV para ver que **un peatón es también quien conduce a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y por eso un ciclista o un ciclomotorista sólo pueden cruzar un paso de peatones si desmontan de la bicicleta o del ciclomotor y los empujan.** Sin embargo la definición de peatón no contempla como tal al conductor de un VMP que va desmontado y que lo lleva empujado con la mano cuando atraviesa un paso de peatones y tendría que transportarlo plegado. **Sí, sería peatón un niño que empujase o arrastrase un patinete de juguete** (art. 121.4 RGCir).



amando baños rodríguez

amando@mundo-r.com



www.traficoytransportes.com

POSIBLE PROHIBICIÓN DE LOS VMP EN LOS TRANSPORTES PÚBLICOS

En la red de transporte público de Londres se decidió prohibir a partir del 15 de diciembre de 2021 el transporte de patinetes eléctricos en su red de metro, autobuses y trenes.

Esta decisión fue adoptada después de que alguno de estos vehículos se prendiese fuego inesperadamente a causa de sus baterías de ion de litio mientras iban en el transporte público.

Se podrá imponer una multa de hasta £1,000 si esos vehículos no son alquilados a uno de los operadores autorizados por la organización que regula los transportes en Londres. Esta excepción se debe a que esos operadores públicos están obligados a reforzar notablemente la seguridad de los patinetes, lo que no se exige a los patinetes eléctricos privados.



GRACIAS

