



Informe sobre el marco jurídico aplicable a los Vehículos de Movilidad Personal

Marco jurídico

El marco jurídico, de ámbito nacional e internacional, en vigor aplicable a los vehículos de movilidad personal es el siguiente:

- Reglamento (UE) n ° 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.
- Instrucción 16/V-124 de la DGT sobre Vehículos de Movilidad Personal.
- Instrucción 19/V-134 de la DGT sobre matriculación de vehículos L1e-A.
- Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.
- El denominado Nuevo Marco Legislativo (Paquete Ayral sobre mercancías) sobre la comercialización y puesta en el mercado de productos en el Espacio Económico Europeo, que regula aspectos relacionados con el **mercado CE**, entre otros, este paquete comprende:
 - El Reglamento (CE) n ° 765/2008 establece la base jurídica de la acreditación y la vigilancia del mercado, y consolidó el significado del mercado CE.
 - La Decisión n ° 768/2008/CE que actualizó, armonizó y consolidó los diversos instrumentos técnicos (directivas de nuevo enfoque) ya utilizados en la legislación de armonización de la Unión existente: definiciones, criterios para el nombramiento y la notificación de organismos de evaluación de la conformidad, normas para el proceso de notificación, los procedimientos de evaluación de la conformidad (módulos) y las normas para su uso, los mecanismos de salvaguardia, las responsabilidades de los agentes económicos y los requisitos en materia de trazabilidad.

Análisis jurídico sobre VMP

El Reglamento (UE) n ° 168/2013, establece los requisitos de homologación de los vehículos de motor de 2 o 3 ruedas, y en su ámbito de aplicación, artículo 2, los vehículos que por sus características quedan dentro de su ámbito y los que quedan excluidos de homologación, y por tanto de matriculación y el resto de obligaciones en materia de seguridad vial a los titulares y usuarios de los vehículos a motor. Entre las exclusiones recogidas en el artículo 2.2 cabe destacar las siguientes:

- a) los vehículos cuya velocidad máxima por construcción no supere los 6 km/h;
- g) los vehículos destinados fundamentalmente al uso en todo terreno y concebidos para circular en superficies no pavimentadas;
- h) las bicicletas de pedales con pedaleo asistido, equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia



- disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear;
- i) los vehículos autoequilibrados;
 - j) los vehículos que carecen de una plaza de asiento como mínimo;
 - k) los vehículos equipados con cualquier plaza de asiento para el conductor en los que el punto R se sitúe a una altura inferior o igual a 540 mm en el caso de las categorías L1e, L3e y L4e, o inferior o igual a 400 mm en el caso de las categorías L2e, L5e, L6e y L7e.

Por tanto, estas exclusiones suponen unos límites generales para los vehículos de micromovilidad para uso eminentemente urbano, y que incluye dos grandes categorías, los ciclos de pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal.

Por su parte la instrucción 16/V-124 de la DGT, da cabida jurídica a los vehículos de movilidad urbana, estableciendo su clasificación como vehículo, sin que puedan catalogarse como vehículos a motor, cuyos límites marca el Reglamento UE 168/2013 antes mencionado, ni como peatones. La regulación a efectos de circulación y estacionamiento se dirige a los municipios, por ser una competencia recogida en el artículo 7 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

La instrucción recoge en el anexo I una propuesta de clasificación de los vehículos de micromovilidad como instrumento que facilite la regulación de la movilidad urbana en las ciudades, no obstante la instrucción no hace referencias a este anexo en su parte dispositiva. Esta clasificación se basa en los vehículos de micromovilidad existentes en el mercado en el momento de su publicación (2016), sin perjuicio de que algunos de ellos se deban categorizar como vehículos a motor según el Reglamento UE 168/2013, que tiene aplicabilidad directa y no necesita transposición en el derecho nacional de los Estados miembros, ya que el derecho comunitario cumple el principio de supremacía sobre el derecho nacional.

Asimismo, otro aspecto a considerar es la exclusión 2.2.g) del Reglamento UE 168/2013, por la cual, todo vehículo concebido para un uso exclusivo todo terreno está exento de homologación, y por tanto, no apto para circular por vías pavimentadas, pero su comercialización y uso está permitidos en vías privadas y no pavimentadas.

Sobre los ciclos de pedaleo asistido, el Reglamento 168/2013 establece de forma clara las prestaciones máximas para que un ciclo de pedaleo asistido (2, 3 o más ruedas) no requiera homologación y por tanto matriculación. Estas prestaciones son, ciclos con asistencia al pedaleo, es decir, sin acelerador (salvo asistencia al arranque hasta 6 km/h) potencia nominal del motor igual o inferior a 250W y una velocidad máxima de asistencia de 25 km/h. Asimismo, los ciclos, sean de asistencia al pedaleo o no, que no requieran homologación, deben cumplir los requisitos recogidos en el RD 339/2014 para su comercialización y puesta en el mercado, siendo necesario el cumplimiento de una serie de normas armonizadas que detalla dicho reglamento. Es necesario añadir, que la Instrucción de la DGT 19/V-134 pretende aclarar este límite entre las bicicletas de pedaleo asistido exentas de homologación descritas previamente, y las L1eA (carga e-bikes), ciclos de pedaleo asistido con motor auxiliar de potencia comprendida entre los 251 W y los 1000 W, y una velocidad máxima de asistencia al pedaleo de 25 km/h.



Los vehículos de movilidad personal, que comprenden principalmente a los vehículos con autoequilibrio o los vehículos que carecen de asiento (patinetes), al igual que cualquier producto en el que se integren máquinas rotatorias o ensamblajes electrónicos, deben cumplir, en general, los requisitos de tres directivas de nuevo enfoque para obtener el marcado CE y poder ser comercializados en el EEE. El cumplimiento de estas tres directivas, Directiva 2006/42/CE que se transpone a nuestro ordenamiento jurídico a través del Real Decreto 1644/2008, de 10 de octubre, por el que se establecen las normas para la comercialización y puesta en servicio de las máquinas, la Directiva 2014/30/UE, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de compatibilidad electromagnética, por la que se refunde la Directiva 2004/108/CEE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, que se transpone a través del Real Decreto 186/2016, de 6 de mayo, por el que se regula la compatibilidad electromagnética de los equipos eléctricos y electrónicos, y la Directiva 2011/65/UE (ROHS) que se transpone mediante el Real Decreto 219/2013, de 22 de marzo, sobre restricciones a la utilización de determinadas sustancias peligrosas en aparatos eléctricos y electrónicos, garantizan los requisitos esenciales de seguridad de una parte de los vehículos de movilidad personal, pero no aseguran un funcionamiento seguro del conjunto de estos vehículos desde una perspectiva de seguridad vial. Por ello, la DGT está trabajando en una regulación nacional al respecto que permita delimitar las prestaciones máximas de estos vehículos y establecer como obligatorios los requisitos recogidos en las normas armonizadas a nivel europeo sobre estos vehículos, así como se incluya el concepto jurídico de VMP en el marco sectorial de tráfico y seguridad vial en España.

El nuevo marco legislativo, establece una cadena de obligaciones para la comercialización de cualquier producto en el EEE, en estos casos la legislación específica sobre vehículos a motor, el Reglamento (UE) n ° 168/2013 establece los requisitos sobre vigilancia de mercado y las responsabilidades de los fabricantes, importadores y/o distribuidores, que en este caso serían de aplicación a aquellos vehículos a motor que en sus actividades de comercio, interior o exterior, no han sido categorizados según la nomenclatura de referencia como vehículos a motor (en concreto motocicletas), por categorizarse erróneamente como otros artículos, en ocasiones bicicletas eléctricas de pedaleo asistido. Este hecho impide o dificulta las funciones de vigilancia de mercado, ya que no se requiere el certificado de conformidad (CoC), y el resto de agentes que participan en la cadena de suministro no disponen de esta documentación esencial para comercializar un vehículo a motor en el EEE. Por tanto, la responsabilidad de informar/entregar el CoC en la distribución y comercialización de estos vehículos será del fabricante o importador; si se fabrica/importa con homologación y su correspondiente CoC, pero se comercializa como VMP sin necesidad de matriculación entonces la responsabilidad debe recaer sobre el distribuidor. Y por último, si se informa al consumidor final de que el vehículo es un VMP no apto para circular por vías públicas o que se trata de un vehículo a motor, entonces la responsabilidad debe recaer sobre el consumidor final o usuario del vehículo, siendo aplicable en este caso la legislación sobre tráfico y seguridad vial.

Madrid, 27 de septiembre de 2019

SUBDIRECCIÓN ADJUNTA DE VEHÍCULOS