



GM

**Asunto: Vehículos de
movilidad personal (VMP)**

Instrucción 16/V-124

Tradicionalmente el tráfico urbano se ha disciplinado jurídicamente en nuestro país diferenciando peatón y vehículo de motor. Al primero se le asignaba como espacio natural las aceras y al segundo las calzadas. Sobre esta separación se establecieron las principales normas de tráfico que rigen en las ciudades, como las relativas a restricciones, señalización, prioridades de paso, prohibiciones, etc.

Las nuevas tecnologías han favorecido la aparición de soluciones de movilidad urbana que favorecen los desplazamientos peatonales mediante el auxilio de nuevos modelos de vehículos que rompen la tradicional división peatón/vehículo de motor. Estos vehículos en algunos casos ostentan una masa superior a la de las personas y se mueven a una mayor velocidad que los peatones (ver ejemplos orientativos en el Anexo I).

En consecuencia con lo anterior y por carecer hasta el momento de un espacio propio en las vías, los vehículos de movilidad personal (VMP) generan situaciones de riesgo al compartir el espacio urbano con el resto de usuarios.

En estas condiciones, y en tanto no se elabore una normativa específica sobre los referidos vehículos, la Dirección General de Tráfico **propone** los siguientes criterios:

PRIMERO.- Catalogación técnica y jurídica.

Los VMP pueden definirse como vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que por su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico. Los Ayuntamientos establecerán limitaciones a la circulación en las vías urbanas, dependiendo, de la velocidad máxima por construcción, masa, capacidad, servicio u otros criterios que se consideren relevantes.

Al objeto de catalogar técnica y jurídicamente los VMP, se tendrá en cuenta lo siguiente:

- a) Los vehículos de movilidad personal deberán 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 16 de Julio, de Industria.



- b) Desde el ámbito de la legislación de tráfico los dispositivos de movilidad personal tendrán la consideración de **“vehículos”**, de acuerdo con la definición que de los mismos establece el punto 6º del Anexo I del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Dispone el citado punto que se entiende por vehículo *“El aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2.”*

Lo dispuesto anteriormente implica, a sensu contrario, dos características del uso de estos dispositivos:

- a) La **imposibilidad de asimilarlos a la figura del peatón**, y que, por tanto, no pueda hacerse uso de ellos en las aceras y espacios reservados a aquel. Esta imposibilidad solo quedaría excepcionada en aquellos casos en que la Autoridad Municipal habilite de modo expreso, como ordenación de zonas peatonales, la posibilidad de su uso en estos espacios (artículo 7.1ª a) y b) del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de Octubre).
- b) La **imposibilidad de catalogarlos como vehículos de motor**. Su configuración y exigencias técnicas no permiten obtener las correspondientes homologaciones para ser considerados de este modo pues no están incluidos en el campo de aplicación de la reglamentación armonizada, a nivel europeo, en esta materia ni en el RD 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos a motor y sus remolques.

SEGUNDO.- Normativa aplicable.

De acuerdo con lo dispuesto anteriormente, los VMP, podrán ubicarse físicamente **en el ámbito de la calzada, siempre que se trate de vías expresamente autorizadas por la autoridad local. La autoridad municipal, no obstante, podrá autorizar su circulación por aceras, zonas peatonales, parques o habilitar carriles especiales con las prohibiciones y limitaciones que considere necesarias (relativas a masa, velocidad y servicio al que se destinan) para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. Cuando queden asimilados a ciclos y bicicletas, les será aplicable lo dispuesto para estos en la legislación de tráfico, seguridad vial y circulación de vehículos a motor. En concreto, el uso de los VMP debe realizarse atendiendo a las normas del ordenamiento jurídico vial.**



TERCERO.- Permiso o licencia de circulación y conducción.

Tal y como se ha descrito anteriormente, los VMP no son vehículos de motor y por tanto no requieren de autorización administrativa para circular. En consecuencia, y hasta que no se regule definitivamente, no cabe exigir al usuario la titularidad de permiso o licencia de conducción. **Lo anterior sin perjuicio de las exigencias técnicas o de otra naturaleza que la autoridad local determine para autorizar el uso de los VMP en las vías de su competencia.**

CUARTO.- Aseguramiento.

El aseguramiento obligatorio de los vehículos en su circulación solo tiene lugar cuando estos tienen la consideración de vehículos de motor. Así lo dispone el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, que en su artículo 1º indica señala aquello que tiene la consideración de vehículo motor, y por tanto, debe ser objeto de aseguramiento obligatorio.

“Artículo 1. Vehículos a motor.

1. Tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la obligación de aseguramiento, todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Se exceptúan de la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos, así como aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico....”

No obstante lo anterior, el usuario o propietario del VMP podrá voluntariamente contratar un seguro en los términos establecidos en la legislación general de seguros o, deberá contratarlo, en los casos en los que para su utilización en vía urbana, la autoridad local lo establezca.

QUINTO.- Autorización expresa para determinados VMP y ciclos de más de dos ruedas.

Los VMP y ciclos de más de dos ruedas que estén destinados a realizar actividades económicas de tipo turístico o de ocio deberán obtener previamente una autorización de la Autoridad Municipal en la que figurará, en todo caso, el recorrido a realizar, 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.



SEXTO.- Entrada en vigor.

La presente Instrucción entra en vigor a partir del día siguiente a su publicación.

Madrid, 03 de noviembre de 2016

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO
P.V. (ART.10.2.A) R.D. 400/2012, 17 de febrero
EL SECRETARIO GENERAL,



Cristóbal Cremades Rodríguez

GMT
AV**Asunto: Matriculación de vehículos L1e-A****Instrucción 19/ V - 134**

El Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia de mercado de dichos vehículos, estableció los requisitos técnicos de los vehículos de la categoría L, con la finalidad de que las legislaciones nacionales publicasen normas armonizadas, ofreciendo así seguridad jurídica, tanto a los fabricantes como a los usuarios de este tipo de vehículos

El art 4.2 del mencionado reglamento define e incluye en su ámbito de aplicación, los vehículos de la categoría L1e (vehículo de motor de dos ruedas ligero), remitiendo a su Anexo 1 la clasificación en dos subcategorías: L1e-A y L1e-B:

L1e-A: Ciclo de motor:

- Ciclos diseñados para funcionar a pedal que cuentan con una propulsión auxiliar cuyo objetivo principal es ayudar al pedaleo.
- La potencia de la propulsión auxiliar se interrumpe a una velocidad del vehículo ≤ 25 km/h.
- La potencia nominal o neta continua máxima $\leq 1\ 000$ W.
- Los ciclos de motor de tres o cuatro ruedas que cumplan los criterios específicos de subclasificación adicionales se clasifican como equivalentes técnicamente a los vehículos L1e-A de dos ruedas.

L1e-B: Ciclomotor de dos ruedas:

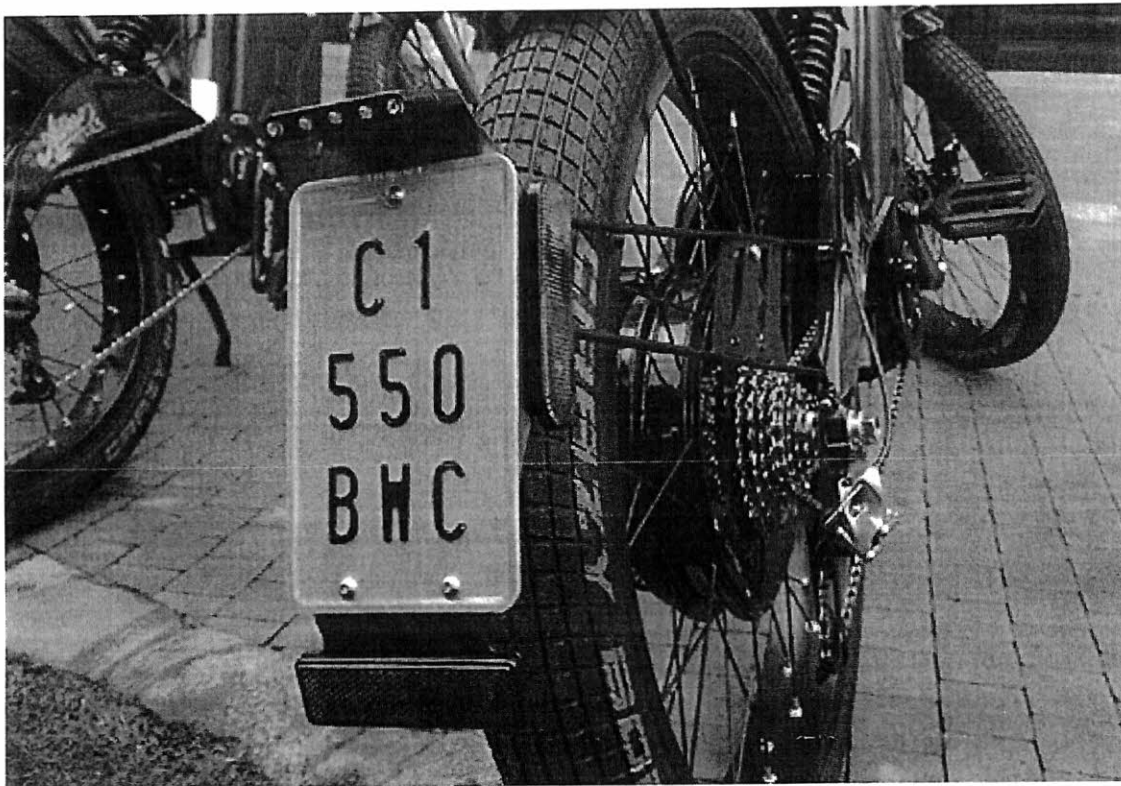
- Cualquier otro vehículo de categoría L1e que no pueda clasificarse con arreglo a los criterios de vehículos.

Por tanto, a la vista de la regulación establecida en el Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013, **los vehículos L1e-A están incluidos en la categoría L1e de ciclomotores**, y por tanto, para autorizar su circulación, deberán estar homologados y matriculados, así como cumplir con el resto de las obligaciones establecidas en el ordenamiento jurídico, relativas al seguro obligatorio,

Nueva instrucción de la DGT: cuándo un "ciclo de pedaleo asistido" pasa a ser un ciclomotor (L1e) y requiere de matrícula, casco, carné y seguro

La DGT acaba de emitir la nueva **Instrucción 19/V-134** que nos permite diferenciar cuándo los "ciclos de pedaleo asistido" pasan a considerarse "ciclos de motor" (pertenecientes a la categoría europea L1e, considerados como ciclomotores).

Lejos de tratarse de una mera "clasificación teórica", se trata de una distinción de **enorme importancia práctica desde un punto de vista policial**, ya que los vehículos de categoría **L1e-A y L1e-B** requieren para su circulación por la vía pública de los **mismos requisitos de un ciclomotor**.



Bicicleta eléctrica matriculada como ciclomotor (L1e-A) por "exceder" de las características de un simple "ciclo de pedaleo asistido"

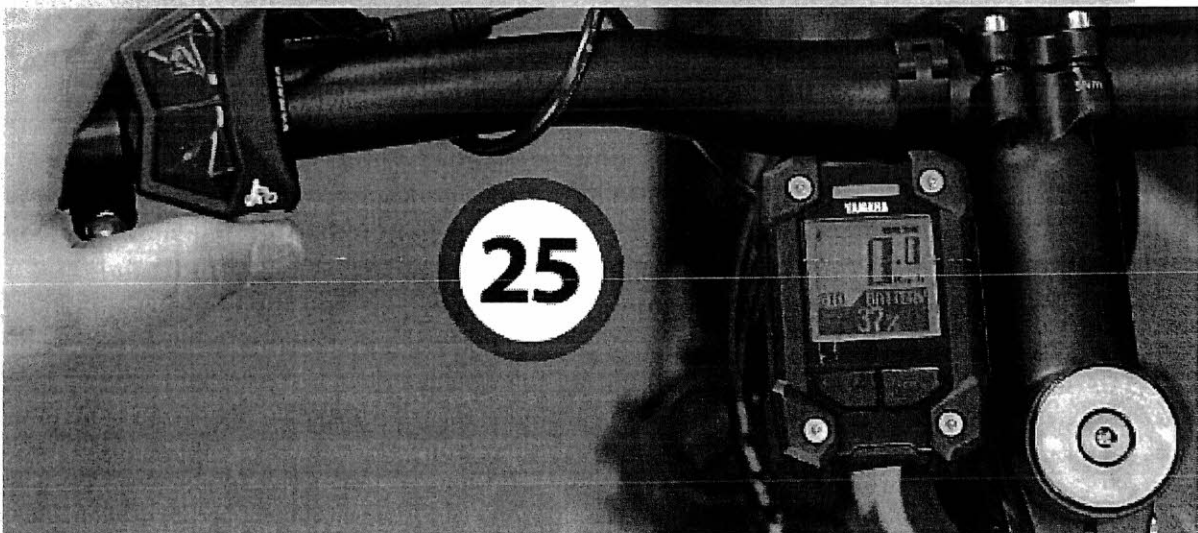
La nota de prensa que acompaña a la citada Instrucción (su redacción es tan deficiente que ante las quejas de los colectivos ciclistas, en pocas horas se ha emitido una "nota aclaratoria" más clarificadora que la propia instrucción respecto del régimen a aplicar a las "bicicletas eléctricas"), comienza por asumir la actual proliferación de ventas de vehículos de dos ruedas cuya apariencia física puede coincidir tanto con una bicicleta de pedales con pedaleo asistido, como con un "ciclo de motor" (cuya matriculación es OBLIGATORIA).

Así, conforme al Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la homologación y requisitos técnicos de los vehículos de la categoría L, debemos distinguir al respecto, dos tipos de "CICLOS" con motor eléctrico:

BICICLETAS DE PEDALES CON PEDALEO ASISTIDO:



- También se conocen como “**ciclos de pedaleo asistido**” o por su denominación en inglés como Electronically Power Assisted Cycles o “**EPAC**”.
- No se incluyen en la categoría L de vehículos del Reglamento, por lo que **no necesitan homologación ni matriculación**.
- Las EPAC requieren de **certificación** (no confundir con "homologación"): el fabricante debe certificar que cumple el "Marcado CE" bajo la norma UNE-EN 15194:2018 y la norma ISO 4210-1:2014.
- Su definición en el citado Reglamento es la de “*bicicletas de pedales con pedaleo asistido equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25km/h o si el ciclista deja de pedalear*” (las EPAC pueden alcanzar velocidades superiores, pero sólo gracias al esfuerzo humano).



Los “**ciclos de pedaleo asistido**” pueden circular por el **carril-bici**, la **acera-bici**, la **pista-bici** y

las sendas ciclables, así como por la calzada de las vías urbanas y las carreteras convencionales, pero **NO** por autopistas o **autovías**.

Sin embargo, la DGT alerta de la existencia en el mercado de **otros ciclos** de apariencia similar a los “ciclos de pedaleo asistido” o EPAC, con **prestaciones muy superiores** en ocasiones, que provocan que **deban clasificarse como ciclomotores o incluso como motocicletas**. Es el caso de los “ciclos de motor” incluidos en la categoría europea L1e-A o L1e-B, que tienen la consideración de **CICLOMOTORES**.



¿"Ciclo de pedaleo asistido" o "Ciclomotor"? Dependerá de la potencia y velocidad del modelo concreto de vehículo (las marcas ofrecen distintas "motorizaciones" para una misma "estructura")

“CICLOS DE MOTOR” (CICLOMOTORES) DE CATEGORÍA L1e-A:

- A diferencia de las bicicletas de pedaleo asistido o “EPAC”, los “ciclos de motor” se incluyen en el citado Reglamento, dentro de la categoría L1e de **vehículos de motor de dos ruedas ligeros**.
- Esta categoría L1e se divide en **L1e-A** o “ciclos de motor” y **L1e-B** o “ciclomotor de dos ruedas”.
- Las principales características de los “ciclos de motor” de la categoría L1e-A son:
 - Ciclos diseñados para funcionar a pedal que cuentan con una propulsión auxiliar cuyo objetivo principal es ayudar al pedaleo.
 - La potencia de la propulsión auxiliar se interrumpe a una velocidad del vehículo ≤ 25 km/h.
 - Potencia nominal o neta continua máxima ≤ 1.000 W.

- Cualquier vehículo de la categoría L1e que no pueda catalogarse conforme a alguno de los criterios de la categoría L1e-A, pertenece a la categoría L1e-B (por ejemplo, los que exceden de 1.000W) y seguirá teniendo la consideración de ciclomotor.

La DGT enfatiza en su instrucción que **“los vehículos L1e-A están incluidos en la categoría L1e de ciclomotores, y por tanto, para autorizar su circulación, deberán estar homologados y matriculados, así como cumplir con el resto de las obligaciones establecidas en el ordenamiento jurídico”**.

Estas **obligaciones** a cumplir por parte de los **vehículos de la categoría L1e** (tanto los L1e-A como los L1e-B) **que circulen por la vía pública**, incluyen las siguientes, como cualquier otro ciclomotor:

- Ante todo, deben **matricularse**.
- Para ello, previamente deben fabricarse de acuerdo a una **homologación** que cumpla con los requisitos europeos, someterse a ensayos de seguridad y frenado, o llevar un control de la producción revisado por la Unidad de Certificación del Automóvil.
- Esta homologación quedará reflejada en su VIN o **número de bastidor** y en el **certificado de características técnicas** del vehículo (la que conocemos como "tarjeta de ITV").
- **Permiso de circulación** del vehículo.
- **Seguro obligatorio** de vehículos.
- Utilización de **casco** (homologado para ciclomotores, no un mero "casco de bici").
- Cumplimiento de la frecuencia de **inspección técnica del vehículo** (la primera a los 3 años, las siguientes cada 2 años)
- Obligación de estar en posesión y llevar consigo el **permiso o licencia de conducción válido para conducir ciclomotores**.
- Por otra parte, estos vehículos **no pueden circular por vías ciclistas** (carril-bici, acera-bici o pista-bici) **ni sendas ciclables**; tampoco pueden hacerlo por **autopistas o autovías**.
- Tampoco podrán **circular con menores de doce años como pasajeros** (menores de siete años si los conductores son el padre, la madre, el tutor o una persona mayor de edad autorizada por ellos).
- Por último, los conductores de estos vehículos **están obligados a someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas**, en los mismos términos que los conductores de cualquier ciclomotor (artículo 379 del Código Penal y la correspondiente "negativa" del artículo 383).

máxima $\leq 4.000W$, como ayuda al esfuerzo muscular del conductor. Dicho motor deberá detenerse cuando se dé cualquiera de los siguientes supuestos:

- Si el conductor deja de pedalear.
- Si la velocidad supera los **45 km/h**.
- Además, cualquiera tipo de bicicleta eléctrica que incorpore un **acelerador** que propulse la bicicleta **sin necesidad de pedalear** a un velocidad **>5km/h**, pasa a estar encuadrada en la categoría L1e-A o L1e-B, y por tanto deben ser homologadas, matriculadas, aseguradas y conducidas con permiso de conducir ciclomotores.

¿Que ocurre si se incorpora un "deslimitador de velocidad" o potencia a un ciclo de pedaleo asistido?

Mediante estos "kits" baratos y fáciles de montar, es fácil convertir una "bicicleta eléctrica" tipo EPAC en un vehículo de categoría L1e-A o L1e-B. También es posible eliminar la limitación de velocidad o potencia (para mantenerla "constante" y no "decreciente" al aumentar la velocidad) simplemente "**pirateando**" el **software** del vehículo (en ocasiones, basta hacerlo desde el teléfono móvil, eliminando así las limitaciones introducidas en la programación del equipo por el fabricante).

De modo similar, en función de la potencia y las "modificaciones" realizadas sobre vehículos que aparentemente pertenecen a la categoría L1e-A, podríamos encontrarnos ante vehículos de categoría L1e-B.

Desde el siguiente enlace, puedes **descargar** la Instrucción 19/V-134 de la DGT y la nota de prensa que la acompaña.



Síguenos en Twitter, [@espalosharios](https://twitter.com/espalosharios)

En este Blog | Avance de nuestro Plan Anual de Formación 2019
Recomendaciones FEPM sobre Vehículos de Movilidad Personal



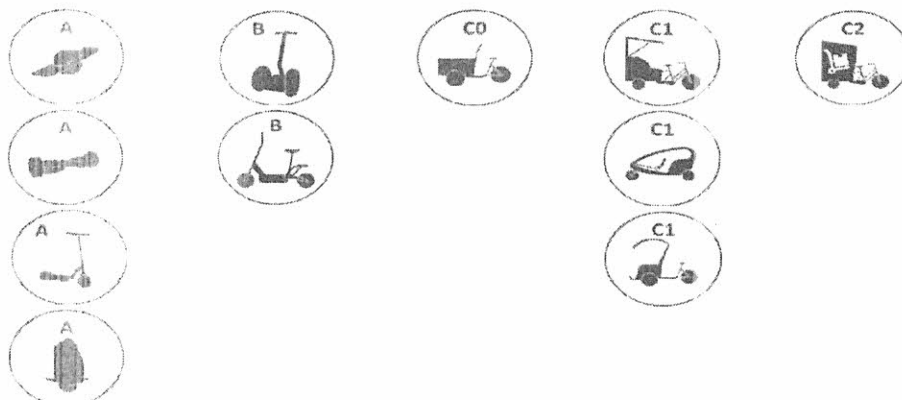
Enviar por correo electrónico [Escribe un blog](#) [Compartir con Twitter](#) [Compartir con Facebook](#) [Compartir en Pinterest](#)

Etiquetas: [bicicleta](#), [DGT](#), [documentación](#), [ITV](#), [normativa](#), [permiso](#), [tráfico](#)

ANEXO I

Características	A	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		2,1 m
Longitud máx.	1 m	1,9 m	1,9 m		1,9 m
Tímbr	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

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.



4 niveles de peligrosidad:

- Altura frontal inferior a 0.5 m sin ángulos peligrosos
- Altura frontal superior a 0.5 m sin ángulos peligrosos
- Altura frontal inferior a 0.5 m con ángulos peligrosos
- Altura frontal superior a 0.5 m con ángulos peligrosos

VMP- CLASIFICACIÓN VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL
INSTRUCCIÓN 16/V-124 de 3 de Noviembre de 2016 DGT.
INSTRUCCIÓN 19/V-134 de 24 de Mayo de 2019 DGT.

BICICLETAS DE PEDALES CON PEDALEO ASISTIDO - EPAC:

- Ciclos de pedales con propulsión auxiliar igual o menor a 250W.
- NO necesitan homologación ni matriculación
- Si certificación (UNE-EN 15194:2018 Y ISO 4210-1:2014).

CONSIDERACIÓN DE BICICLETA.



VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL:

- Imposibilidad de asimilarlos a la figura del peatón.
- Imposibilidad de catalogarlos como vehículos de motor.
- NO necesitan homologación ni matriculación
- Si certificación (UNE-EN 15194:2018 Y ISO 4210-1:2014).
- A falta de regulación municipal:

PROHIBIDO CIRCULAR POR ACERAS Y CALZADA.



CICLOS DE MOTOR- L1e-A:

- Ciclos de pedales con propulsión auxiliar mayor a 250W e igual o menor a 1.000W.
- Necesita homologación.
- Necesita matriculación
- Permiso de conducir AM.

CONSIDERACIÓN DE CICLOMOTOR.

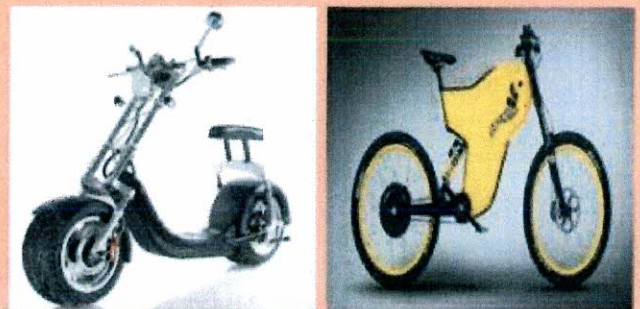


CICLOMOTOR DE DOS RUEDAS

L1e-B:

- Cualquier ciclo con acelerador o pedales que tenga una potencia superior a 1.000W.
- Necesita homologación y matriculación.
- Si mas de 4.000W es motocicleta y necesitara el permiso de conducir correspondiente.

CONSIDERACIÓN DE CICLOMOTOR.



VMP- ACTUACIÓN POLICIAL

BICICLETAS DE PEDALES CON PEDALEO ASISTIDO

- Denuncia por circular por zonas peatonales.
- Comprobar certificación.
- Circulación carriles bici y calzada.
- Denuncia sin casco vías interurbanas y menores 16 años vías urbanas.

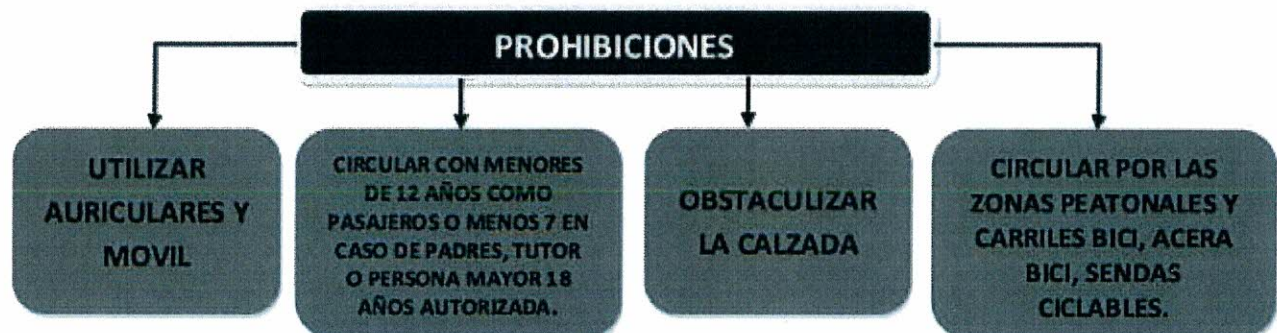
VEHICULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

- A falta de regulación municipal: Denuncia por circular por zonas peatonales o calzada.
- En caso de regulación municipal: Comprobar certificación, ley 21/1992 de 16 de julio de Industria.
- **OJO** con carritos conducidos por minusválidos, consideración de peatón, circulación por zonas peatonales, **NO** por la calzada. Max 6 km/h.

VEHICULOS L1e-A y L1e-B TIENEN LA CONSIDERACIÓN DE:



DENUNCIA POR INFRACCIONES E INMOVILIZACIÓN DEL VEHÍCULO



OBLIGACIONES


SOMETERSE A LAS PRUEBAS DE DETECCIÓN ALCOHOLICA Y DROGAS

Art. 21.1.1f RGC – tasa 0,25mg/l aire espirado

- Implicado en accidente
- Presente síntomas
- Sea denunciado por infracción
- En controles preventivos

OJO CABE EL DELITO DEL 379.2 Y EL 383 DEL CODIGO PENAL

ASUNTO:
Sobreseimiento del expediente.

 MINISTERIO DEL INTERIOR Jefatura Provincial de Tráfico de BADAJOZ Luis Álvarez Lencero, 3 06071-BADAJOZ
--

1.FECHA DENUNCIA	HORA	N. EXPEDIENTE
25/07/2019	13:45	06-004-938.739-6

2. PRECEPTO INFRINGIDO	
Artículo	REGLAMENTO GENERAL DE VEHICULOS
1.1	

3. LUGAR
Calle SUECIA 4 BADAJOZ sentido:XXXX (BADAJOZ)

4. HECHO QUE SE NOTIFICA
CIRCULAR CON UN VEHICULO QUE CARECE DE LA CORRESPONDIENTE AUTORIZACION ADMINISTRATIVA.

NOTIFICACIONES A TRAVÉS DE INTERNET Y MÓVIL

Puede recibir las notificaciones de sanciones y avisos a través de Internet y opcionalmente con mensaje a móvil suscribiéndose a la Dirección Electrónica Vial (www.dgt.es).

5. DATOS VEHICULO
Matrícula...: CARECE Clase.....: OTRA Marca.....: XXXX Modelo.....: XXXX

6. DATOS DEL INTERESADO
 N0300719000050049387396 MARIA CARMEN PALOMO JARAMILLO AVDA T.ROMERO DE CASTILLA 12 PLA=1 PTA=B 06011 BADAJOZ

Vistas las diligencias practicadas en el expediente de referencia, y habiéndose puesto de manifiesto en la Instrucción del procedimiento algunas circunstancias relativas a la falta de acreditación suficiente de los hechos constitutivos de presunta infracción a lo dispuesto en la legislación sobre tráfico y seguridad vial; se ha determinado la necesidad de finalizar el mismo, con el consecuente archivo de actuaciones, de conformidad con lo dispuesto en el art. 9 del Reglamento de Procedimiento sancionador en materia de tráfico circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por RD 320/1994, de 25 de febrero, en directa relación con lo establecido a tales efectos por el art. 89.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Por todo ello, en uso de las facultades reconocidas en el art. 84 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por RD Legislativo 6/2015, de octubre, ACUERDO, el sobreseimiento del citado expediente, sin declaración de responsabilidad alguna por los hechos contemplados en el mismo.

BADAJOZ, 30 julio 2019
EL JEFE PROVINCIAL DE TRAFICO



Fdo: Pedro-Ignacio Martínez García