



LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL Y SU MARCO JURÍDICO ACTUAL

1.- DEFINICIÓN de Vehículo de Movilidad Personal.

Su definición y regulación viene dada por el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

En concreto el punto Seis, apartado A «Definiciones», del anexo II «Definiciones y categorías de los vehículos», incorpora el concepto de Vehículo de Movilidad Personal, definiéndolo de la siguiente forma:

«Vehículo de movilidad personal: Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de auto equilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de auto equilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.»

2.- CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS VMP.

Vienen dadas por el nuevo Artículo 22 bis del Reglamento General de Vehículos que establece en relación con los Vehículos de Movilidad Personal que:

- 1.** *Los vehículos de movilidad personal quedan exceptuados de obtener la autorización administrativa a la que hace referencia el apartado 1 del artículo 1.*

2. Los vehículos de movilidad personal requerirán para poder circular el **certificado de circulación** que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional recogidos en su manual de características, así como su identificación.

3. El manual de características de los vehículos de movilidad personal se aprobará por Resolución del Director General de Tráfico.

Además la Disposición transitoria única del RD 970/20, establece en el régimen transitorio:

*"La obligación de disponer de certificado para la circulación y su identificación, conforme a lo establecido en el Manual de características de los vehículos de movilidad personal, **será de aplicación a los veinticuatro meses de la publicación del manual de características de los vehículos de movilidad personal en el «Boletín Oficial del Estado»**."*

Por tanto **en el momento actual no existe obligación de circular en un VMP con un certificado de circulación y su identificación**. Sin embargo, es muy recomendable que el conductor del VMP circule con la ficha de características técnicas de su vehículo, su velocidad máxima esté limitada por el fabricante o por diseño a 25 km/h (y esta velocidad no fuera manipulable por encima de la máxima legal mediante métodos previstos en el manual de instrucciones del usuario del VMP) así como tener contratado un seguro de responsabilidad civil a terceros, ante la previsión de los daños que pudiere ocasionar en las personas y en las cosas.

3.- LA VELOCIDAD EN LOS VMP.

Con anterioridad a la entrada en vigor de la nueva normativa, se estaba sancionando a determinados patinetes, con y sin sillín, si superaban los 25 km/h asimilándolos a ciclomotores, sobre la base de ciertas Instrucciones de la DGT, lo que a nuestro juicio era un error, pues dichas sanciones no encontraban amparo legal firme. Esto llevó a los Tribunales de Justicia a dictar sentencias dispares.

** A favor de este criterio la Instrucción de la DGT 2019/S-149 TV-108. 19/V-134 de 24 de mayo de 2019, la Sentencia de la Audiencia provincial de Cáceres de 7 febrero de 2020, Sentencia del Jdo. Cont-Advo. Valladolid núm 1, de 4 diciembre de 2019, entre otras.*

En contra de este criterio la Instrucción de la 16/V-124 de 3 de noviembre de 2016. Sobre la aplicación de las Instrucciones de la DGT a los VMP se han pronunciado entre otras la Sentencia del Juzgado de lo contencioso administrativo nº 3 de Alicante de fecha 13 de noviembre de 2019, rec. 601/2019, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia de fecha 24 de marzo de 2020, Rec. 5/2020 de la Sección 2ª. Además la prohibición de la analogía en el ámbito sancionador viene dada por el artículo 27.4 de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, referido al principio de tipicidad: "Las normas definidoras de infracciones y sanciones no serán susceptibles de aplicación analógica" Sentencia del Tribunal Constitucional, Sala 1ª, de fecha 12-7-2004, nº 111/2004, BOE 193/2004, de 11 de agosto de 2004, Rec. 6667/2000

** 1 Ver definición legal de las Instrucciones*

Sin embargo, es importante tener muy presente que, con la nueva **normativa, si un VMP supera por diseño los 25 km/h, pierde tal condición legal** y, fácilmente, podríamos ser sancionados por escapar este tipo de vehículos a la propia definición normativa nacional, y no encontrar acomodo legal en ninguna otra disposición.

Por tanto, recomendamos adquirir ese tipo de vehículos limitados por diseño a 25 km/h, y circular con un certificado del vendedor y/o el fabricante que acredite dicha limitación, pues en la práctica se está sancionando a los usuarios de estos vehículos por infracción del artículo 1.1. del Reglamento General de Vehículos **por no disponer de autorización administrativa para circular**, proponiendo para una sanción de 500 euros, además de inmovilizarte el vehículo, lo que supone otros 70 € adicionales por la retirada de la vía pública mediante el servicio de grúa, (salvo que el obligado a la retirada lo hiciere por sus propios medios, por ejemplo utilizando el servicio de un Taxi, Art. 105.1 de la LSV).

4.- LA POTENCIA EN LOS VMP:

En el momento actual los VMP no quedan definidas las exigencias a cumplir relativas a parámetros de potencia, pues en el RD 970/20 únicamente hace referencia a "tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC". Entendemos que la alusión lo es a los voltios de la batería del VMP, por lo que cualquier vehículo dotado con una batería de hasta 100 voltios, sería legal, con independencia de la potencia del motor del VMP, siempre que el vehículo circule limitado por diseño a 25 Km/h.

Como anteriormente apuntábamos, la cuestión relativa a las características técnicas de los VMP se aborda de soslayo en la Disposición transitoria única del RD 970/20, en el régimen transitorio.

"La obligación de disponer de certificado para la circulación y su identificación, conforme a lo establecido en el Manual de características de los vehículos de movilidad personal, será de aplicación a los veinticuatro meses de la publicación del manual de características de los vehículos de movilidad personal en el «Boletín Oficial del Estado»"

Por tanto el conjunto de condiciones que se exige actualmente a los VMP, a excepción de los dotados de sillín y que carecen de sistema de auto equilibrado, y las restantes excepciones antes citadas por la norma son:

- 1º Que tengan una o más ruedas.
- 2º Que estén dotados de una única plaza.
- 3º Que estén propulsados exclusivamente por motores eléctricos.
- 4º Que los motores eléctricos puedan proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h

En el ámbito de la normativa comunitaria, el artículo 2.2 apartado "j" del Reglamento Europeo nº 168/2013, de 15 de enero de 2013, establece que **la norma no es de aplicación a los vehículos que carecen de una plaza de asiento como mínimo, ni a los vehículos autoequilibrados, por lo que nunca resultaría de aplicación ni a los patinetes eléctricos sin sillín, ni a los monociclos eléctricos con o sin sillín (Ya definidos por la norma nacional)**, resultaría aplicable a determinados ciclos de motor con una potencia motor de hasta 1000 w. que si podrían ser integrados en la categoría de los ciclomotores (L1e-B) si desbordaran esa potencia, e incluso a los patinetes eléctricos dotados de sillín de más de 54 cm. de altura

¿Qué razonamiento han venido formulando algunos Agentes de Tráfico para aplicar el criterio de los 1000 w de potencia de motor eléctrico?

El Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, concretamente el Artículo 4 que establece:

"Categorías de vehículos

1. Los vehículos de categoría L incluyen a los vehículos de motor de dos, tres y cuatro ruedas clasificados con arreglo al presente artículo y al anexo I, así como a los ciclos de motor, los ciclomotores de dos o tres ruedas, las motocicletas de dos o tres ruedas, las motocicletas con sidecar, los cuatriciclos ligeros o pesados para carretera, y los cuatrimóviles ligeros y pesados.

2. A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las siguientes categorías y subcategorías de vehículos, descritas en el anexo I:

a) Vehículo de categoría L1e (vehículo de motor de dos ruedas ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:

I) Vehículo L1e-A (ciclo de motor),

II) Vehículo L1e-B (ciclomotor de dos ruedas);

4. En cuanto a la clasificación de los vehículos de categoría L del apartado 2, un vehículo que no corresponda a una categoría determinada por exceder al menos uno de los criterios establecidos para dicha categoría pertenece a la siguiente categoría cuyos criterios cumpla. Esto se aplica a los siguientes grupos de categorías y subcategorías:

a) la categoría L1e con sus subcategorías L1e-A y L1e-B, y la categoría L3e con sus subcategorías L3e - A1, L3e - A2 y L3e - A3;

Por tanto, y siguiendo la "a nuestro juicio errónea interpretación" de la Autoridad de Tráfico, si un patinete eléctrico supera los 25 Km/h. o los 1000 w de potencia motor, o está dotado de un sillín de altura superior a 54 cm. podría ser encuadrado en la categoría L1e-B (ciclomotor de dos ruedas). La consecuencia es que el Agente podría proponer para sanción al conductor como si fuera circulando con un ciclomotor y así mismo podría multarle por circular sin permiso de circulación, sin matrícula, sin retrovisores, sin luces, sin luces de freno, y según los supuestos concretos, por hacerlo sin licencia o permiso de conducción, sin seguro y sin casco, Estas multas podrían superar en su conjunto los 2000 €. por lo que es aconsejable ceñirse siempre a la norma.

** 1. La Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público en su artículo 6 señala que "Los órganos administrativos podrán dirigir las actividades de sus órganos jerárquicamente dependientes mediante instrucciones y órdenes de servicio". Sin embargo, estas Instrucciones carecen de fuerza obligatoria para terceros; además en tanto en cuanto carecen de la naturaleza de normas jurídicas tampoco son de obligatoria aplicación por la Administración de Justicia.*

DAVID
FERNÁNDEZ BRAVO
ABOGADO

C/José Abascal, nº 44, planta 4ª, 28003 Madrid (MADRID)