



COMUNICADO

Instrucción Técnica 19/S-149 TV-108

Dada la magnitud y relevancia de la Instrucción Técnica 19/S-149 de la DGT, emitimos el presente comunicado con la finalidad de aclarar, bajo nuestro punto de vista, las implicaciones que el mismo tiene para los usuarios.

¿Qué es una Instrucción Técnica?

Una Instrucción Técnica es una norma interna de la Administración para regular las actuaciones de los agentes encargados de la vigilancia del tráfico. Al no estar publicada en ningún boletín oficial, no surte efectos jurídicos a terceras personas (los usuarios). Es decir, ni está destinada a los usuarios, ni estamos obligados a conocerla. Por este motivo, una instrucción técnica no puede crear normas nuevas ni sanciones, sino que debe basarse en la regulación existente.

¿Quiere esto decir que no afecta en nada a los usuarios de VMP?

Sí afecta, porque al no existir una regulación específica para los VMP (salvo en algunos ayuntamientos), toda actuación se viene realizando mediante interpretaciones sobre las normativas para otros vehículos. Esta instrucción modifica la forma en la que se debe interpretar la actual normativa de tráfico en relación con los VMP y qué sanciones de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial (en adelante, LTSV) nos pueden aplicar.

¿Es obligatorio cumplir esta instrucción?

Los agentes encargados de la vigilancia del tráfico están obligados a cumplirla. Por ejemplo, el apartado 5 obliga a los agentes a recoger en las denuncias todos los datos identificativos posibles sobre el vehículo (fabricante, marca, potencia, número de chasis si lo tuviera, etc.)

¿Cuándo entra en vigor?

Está en vigor desde el momento en el que la DGT hizo pública la instrucción.

¿Significa que ya están prohibidos los VMP que superen los 25 km/h?

En realidad, no, dado que esta limitación se basa en un proyecto de regulación que no se encuentra aprobado y no se puede sancionar en base a una regulación que todavía no existe. El propio apartado 4 reconoce que esta definición existirá en un futuro próximo, pero no en la actualidad.



Sin embargo, tal y como viene redactada la instrucción, no descartamos que los agentes erróneamente creen que esta limitación está en vigor y comiencen a denunciar a los usuarios. En estos casos, estamos convencidos de que las denuncias pueden ser anuladas judicialmente al carecer de fundamento legal.

Recurrir multas es un jaleo. Si tengo un VMP que supera los 25 km/h, ¿qué tengo que hacer para que no me sancionen?

Debido a la enorme confusión generada, es imposible asegurar que un agente no nos denuncie erróneamente. Sin embargo, cuando circules por vías públicas, puedes seguir las siguientes **recomendaciones** para reducir el riesgo de ser denunciado:

1. Limita tu VMP a 25 km/h (bien con cable limitador o por software). Ten en cuenta que previsiblemente esta restricción se va a aprobar en unas semanas y estarás obligado a hacerlo.
2. En el caso de los vehículos autoequilibrados, configura el *tilt-back* a 25 km/h.
3. Si tienes algún documento que justifique la limitación a 25 km/h (muchos lo indican en manual o en el Certificado de Conformidad CE), llévalo contigo.
4. Desmonta el asiento (ver más abajo).

Piensa que la carga de la prueba recae sobre el agente. Es decir, tú no debes demostrar que está limitado, sino que es el agente quien debe demostrar que no lo está. Pero si puedes darle evidencias de que lo está, te evitarás problemas.

Por otro lado, aunque el VMP esté limitado por diseño a 25 km/h, cuesta abajo puede llegar a superar esa velocidad, lo que puede provocar que los agentes piensen que no lo llevas limitado.

¿Qué ocurre con el asiento?

En el momento en el que un patinete lleva una plaza de asiento, entra dentro del ámbito de aplicación del Reglamento UE 168/2013, de modo que queda asimilado a un ciclomotor o motocicleta (según potencia). Si bien es cierto que en el caso de los asientos desmontables la normativa está sujeta a interpretación, no podemos asegurar su legalidad.

¿Y si el asiento no supera los 54 cm de altura?

Esta es otra de las excepciones del Reglamento UE 168/2013 aplicable a *hoverkarts* o similares. Dado que se debe medir desde el suelo, no resulta práctica para un patinete.



¿Se puede circular por la acera?

No. Hasta ahora, a falta de regulación específica, los VMP se asimilaban a los patinetes sin motor, los cuales deben circular por la acera a velocidad de peatón (6 km/h). Sin embargo, la instrucción deja claro que los VMP son vehículos y no están asimilados a los patinetes sin motor, por lo que no se puede circular con ellos por las aceras ni zonas peatonales, salvo que la ordenanza municipal lo habilite expresamente a los VMP o patinetes con motor.

Por otro lado, al no estar en vigor la definición de VMP, si el patinete se encuentra apagado y se impulsa con el pie, podría considerarse un patinete sin motor.

¿Se puede circular por calzada?

Al no estar asimilados a los patinetes sin motor, si la ordenanza municipal no prohíbe la circulación por la calzada a los VMP o patinetes con motor, se puede circular por cualquier calzada urbana, independientemente del límite de velocidad que tenga.

En el caso de vías interurbanas, está permitido circular por el arcén.

¿Hay una velocidad mínima para circular por calzada?

El Art. 49 del Reglamento General de Circulación indica que no se puede circular a velocidad anormalmente reducida sin causa justificada. No obstante, se puede circular por debajo de la velocidad mínima cuando las circunstancias del vehículo impidan el mantenimiento de una velocidad superior.

¿Se puede circular por carril bici?

Los carriles bici, son vías exclusivas para bicicletas. Salvo que la ordenanza municipal autorice el uso de las vías ciclistas a VMP, no se puede circular por ellas. Tampoco son de aplicación las señales de tráfico para bicicletas.

¿Siguen siendo válido la norma X de mi ordenanza municipal?

Las ordenanzas municipales, en aquellas normas que se refieran a VMP o patinetes con motor, son plenamente válidas. Si hacen referencia a “patinetes o similares” no pueden aplicarse a los VMP.

¿Es obligatorio el uso de prenda reflectante?

Lo que es obligatorio es el uso de luces en condiciones de baja visibilidad (de noche, con mal tiempo, en túneles, etc.), al igual que el resto de los vehículos. No obstante, es recomendable el uso de un chaleco o luz a la altura de la espalda o la cabeza para poder ser vistos con una mayor antelación.



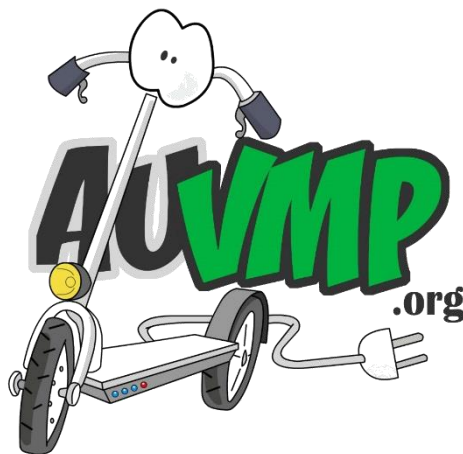
¿Esto es definitivo? ¿Hay límites de potencia?

La DGT tiene previsto aprobar un Real Decreto donde se modifique el Reglamento General de Circulación y el de Vehículos para incorporar los VMP en el mismo. En dicho reglamento se prevé la limitación por diseño a 25 km/h y la prohibición de vías interurbanas (lo que incluye carriles bici y vías verdes).

Además, está previsto obligar a los VMP a superar un proceso de certificación que deberá tramitar el fabricante o importador ante la DGT. Los requisitos que deberán cumplir los patinetes para que la DGT los certifique aún no son públicos, pero de acuerdo a la información que tenemos, se prevé que incluyan límites por potencia, pruebas de frenado, ensayos de resistencia estructural, a las vibraciones, etc.

Estas normas son perjudiciales para los VMP ¿Cómo puedo ayudar a cambiarlas?

Los usuarios nos hemos organizado en torno a asociaciones para poder tener voz y poder presionar para conseguir una normativa adecuada para los VMP. Si quieres colaborar, puedes asociarte a AUVMP (<http://auvmp.org/como-asociarse/>) o a la asociación de usuarios de VMP que haya en tu ciudad.



info@auvmp.org - t.me/auvmp - @auvmpmad