



INTERVENCIÓN POLICIAL CON VMP Y OTROS CICLOS LIGEROS ELÉCTRICOS



15 DE SEPTIEMBRE DE 2022
JUAN MARTÍNEZ ELVIRA

*El presente documento es una **interpretación personal** del autor de la **diferente normativa existente sobre los Vehículos de Movilidad Personal (VMP)**. El mismo no constituye documento oficial y, en ningún caso, sustituye a ninguno de los protocolos o instrucciones que se puedan dar desde las diferentes instituciones.*

ÍNDICE DEL DOCUMENTO

| | |
|---|----|
| 1. DEFINICIÓN DE VMP. ¿JUGUETE O VEHÍCULO? | 3 |
| 2. NORMAS DE APLICACIÓN A LOS VMP | 4 |
| 2.1. Diseño, fabricación y comercialización | 4 |
| 2.2. Autorización administrativa para circular | 6 |
| 2.3. Requisitos técnicos VMP | 7 |
| 2.4. Aseguramiento de responsabilidad civil | 9 |
| 3. NORMAS DE CIRCULACIÓN DE APLICACIÓN A LOS CONDUCTORES DE VMP | 9 |
| 3.1. Lugar de circulación | 9 |
| 3.2. Normas generales a nivel estatal | 11 |
| 4. RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS CONDUCTORES DE VMP E INSTRUCCIÓN DE ATTESTADOS POR ACCIDENTES EN LOS QUE SE VEAN IMPLICADOS BICICLETAS O CONDUCTORES. ESPECIAL REFERENCIA A LA CIRCULAR DE FISCALÍA DE 13 DE DICIEMBRE DE 2018 | 15 |
| 4.1. Responsabilidad penal de los conductores en los delitos de homicidio y lesiones imprudentes (arts. 142 y 152 CP) | 16 |
| 4.2. La imprudencia penal | 17 |
| 4.3. Datos sobre los VMP que han de constar en el Atestado | 18 |
| 5. RETIRADA DE BICICLETAS Y VMP | 19 |
| 6. ¿CICLOMOTOR, MOTOCICLETA O VMP? | 20 |
| Anexo I: FLUJOGRAMA PARA LA CATALOGACIÓN DE VEHÍCULOS LIGEROS | 29 |
| ANEXO II: MODELO DE CERTIFICACIÓN REGULADO EN EL MANUAL DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS | 30 |
| ANEXO III: MODELO DE FICHA REDUCIDA DE CARACTERÍSTICAS GENERALES REGULADO EN EL MANUAL DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS | 31 |
| MARCO NORMATIVO DE REFERENCIA | 32 |

1. DEFINICIÓN DE VMP. ¿JUGUETE O VEHÍCULO?

Algunos de los VMP pudieran en primera instancia parecer juguetes, si bien, el Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes descarta esta posibilidad en los puntos 5 y 6 de su Anexo I¹, por lo que **estos aparatos no se consideran juguetes**. Por tanto, y de acuerdo con el Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (RGV), así como por 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 (LSV), se puede afirmar que son **vehículos** toda vez que se trata de *aparatos aptos para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2 de La Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a Motor y Seguridad Vial*.

Esta duda sería resuelta por la propia Dirección General de Tráfico a través de la Instrucción 16/V-124, la cual determinaba que *desde el ámbito de la legislación de tráfico los dispositivos de movilidad personal tendrán la **consideración de vehículos** [...]*, así como por la instrucción 2019/S-149 TV-108, que adelantaba la definición de VMP introducida en la última reforma de RGV a través del 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.

Así todo, los VMP, se encuentran definidos como **vehículos 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 autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos**

¹ Lista de productos que, en particular, no se consideran juguetes a efectos del RD 1205/2011 (Anexo I).
[...]
5. Patinetes y otros medios de transporte diseñados para el deporte o destinados a utilizarse en vías públicas o caminos públicos.
6. Vehículos eléctricos destinados a utilizarse en vías públicas, caminos públicos o sus aceras.
[...]

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) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.

Teniendo en cuenta lo anterior, se puede concluir que los VMP deben de tener consideración de vehículos, debiendo tener quien lo maneja la consideración de conductor a los efectos de la normativa de tráfico.

2. NORMAS DE APLICACIÓN A LOS VMP

2.1. Diseño, fabricación y comercialización

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, así como a la Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006.

La referida Ley 21/1992, en su Título III, artículo 8, (Seguridad y calidad industriales) en sus apartados 6 y 7, considera:

- Certificación: La actividad que permite establecer la conformidad de una determinada empresa, producto, proceso o servicio con los requisitos definidos en normas o especificaciones técnicas.
- Homologación: Certificación por parte de una Administración Pública de que el prototipo de un producto cumple los requisitos técnicos reglamentarios.

Por lo tanto, cuando circulen por lugares habilitados les será exigible el certificado de conformidad que acredite el cumplimiento de los criterios de seguridad establecido en la Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las máquinas. En esta misma línea parece situarse la Fiscalía en su dictamen de 13 de diciembre de 2018 (Pág. 12, 5º párrafo).

EL certificado CE es obligatorio en todos los VMP, siendo el medio para acreditar que cumplen con la normativa en seguridad, debiendo ir marcados los productos tal y como exige el Reglamento 765/2008 del Parlamento Europeo. En este sentido, el marcado debe fijarse de modo visible, legible e indeleble.

El comercio online ha facilitado la adquisición de productos de terceros países no pertenecientes a la UE, por lo que es importante no confundir el mercado de Conformidad Europeo con el de China Export (Ilustración 1).

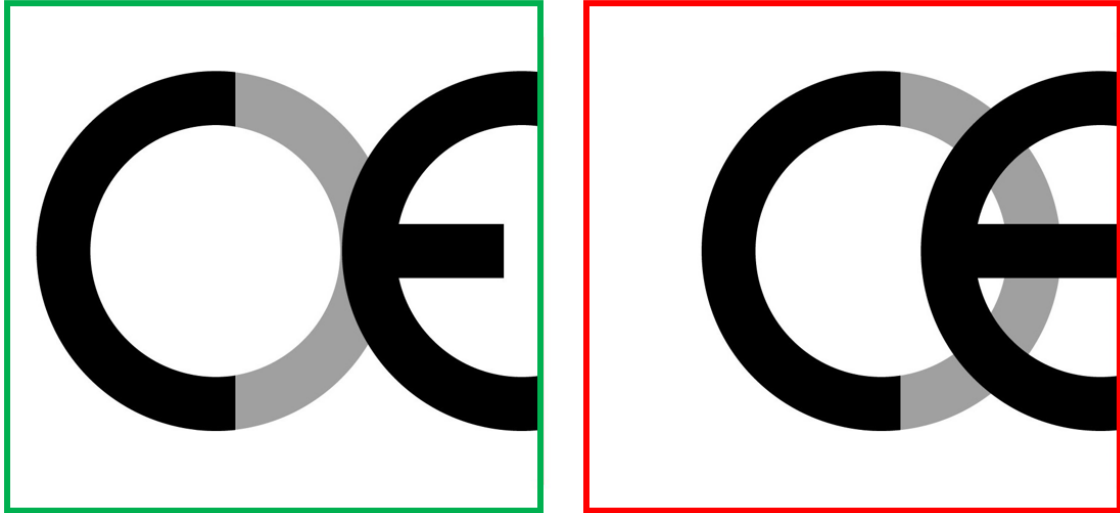


Ilustración 1: Etiquetado de certificación de Conformidad Europeo vs etiquetado China Export

Por su parte, el RD Legislativo 1/2007 de 16 de noviembre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa Consumidores y Usuarios, establece en su art. 8 como derechos básicos, e irrenunciables según el art. 10 de la misma Ley, de los consumidores y usuarios los siguientes:

- La protección contra los riesgos que puedan afectar su salud o seguridad.
- La protección de sus legítimos intereses económicos y sociales; en particular frente a las prácticas comerciales desleales y la inclusión de cláusulas abusivas en los contratos.
- La indemnización de los daños y la reparación de los perjuicios sufridos.
- La información correcta sobre los diferentes bienes o servicios y la educación y divulgación para facilitar el conocimiento sobre su adecuado uso, consumo o disfrute.

Es importante conocer estos derechos de los consumidores, pues la responsabilidad por los daños o lesiones ocasionados por estos vehículos podría extenderse hasta las empresas vendedoras o comercializadoras en caso de no haber facilitado las instrucciones y/o documentación precisa sobre su uso, tal y como se desprende de la Instrucción de Fiscalía de 13 de diciembre de 2018 (párrafos 3 y 4 Pág. 13).

2.2. Autorización administrativa para circular

La Instrucción 16/V-124 de la DGT, señala que *los VMP no son vehículos de motor y por tanto no requieren de autorización administrativa para circular. En consecuencia, no cabe exigir al usuario permiso de circulación.*

Así lo recuerda también la **instrucción 2019/S-149 TV-108** la cual, con buen criterio, establece que los VMP *están fuera del ámbito de aplicación del 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 cuadriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. En consecuencia, no se les exige autorización administrativa para circular ni para conducir, ni seguro obligatorio.*

Por su parte el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre reformó el RGV, añadió un nuevo art. 22 bis RGV², según el cual los VMP precisarán para poder circular el **certificado de circulación** que será expedido por un tercero competente designado por el organismo autónomo de la Jefatura Central de Tráfico y que acreditará que el vehículo sometido a ensayo cumple con los requisitos técnicos de aplicación conforme a la normativa técnica nacional e internacional. Tras la publicación el 21 de enero de 2022 de la [resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal](#), este requisito será exigible para los VMP que se comercialicen a partir del 22 de enero de 2024, no obstante, **todos los vehículos comercializados hasta esa fecha (22 de Enero de 2024) podrán circular hasta el 22 de Enero de 2027 aunque no dispongan de certificado**, conforme al [régimen transitorio](#) establecido en la propia resolución y en el [RD 970/2020](#).

Por tanto, **actualmente, los VMP están exentos de cualquier tipo de autorización administrativa para circular**, no siendo exigible certificado de características técnicas cuyo formato se presenta en el [Anexo II](#) hasta las fechas indicadas en el párrafo anterior.

² Artículo 22 bis. Vehículos de movilidad personal.

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.

2.3. Requisitos técnicos VMP

Actualmente, y al margen de los requisitos exigidos por la propia definición de VMP en cuanto a velocidad, tensión de trabajo, etc., no existen requisitos técnicos específicos que deban cumplir estos vehículos. Los requisitos han sido regulados por el manual de características de los vehículos de movilidad personal al que se hacía referencia en el aparatado anterior. Esta norma diferencia entre VMP destinados al transporte personal y los destinados al transporte de mercancías u otros usos, estableciendo los requisitos que deben reunir para su certificación, entre los que cabe destacar los siguientes:

| REQUISITOS | TRANSPORTE PERSONAL | TRANSPORTE MERCANCIAS U OTROS SERVICIOS |
|--------------------------------|---|--|
| Plazas | Los vehículos autoequilibrados podrán estar dotados con sillín, debiendo situarse el punto R a una altura mínima de 540mm | |
| V. Max | 25 km/h | |
| Batería | Máx. 100VCC -240VAC | |
| Potencia Max. | 1000 ¹ | 1500 |
| Masa Orden Marcha | 50 kg ² | - |
| MMTA | - | < 400 KG |
| Longitud | 2 m | |
| Altura máx. | 1,4 m | 1,8 m |
| Anchura Máx. | 0,75 m | 1 m |
| Longitud máx. | 2 m | |
| Altura del sillín ³ | 50 cm. | - |
| Altura manillar | 70 cm (50 cm si está dotado de autoequilibrado) | |
| Sistema de frenado | 2 frenos independientes (pueden se accionados desde un solo actuador) | 2 frenos independientes con un actuador para cada eje. Freno de estacionamiento si tiene más de dos ruedas |
| | Desaceleración mínima de 3,5 m/s | |
| Caballete | SI | NO |
| Ruedas | <ul style="list-style-type: none"> • Diámetro Mínimo de 203,2 mm. (8") • No se permite neumático liso | Mínimo de 3 ruedas (mismas características que los VMP de transporte personal) |
| Alumbrado | <ul style="list-style-type: none"> • Catadióptricos frontal blanco, laterales blanco o amarillo auto y trasero rojo • Luz delantera blanca • Luz trasera roja • Luz de freno | <ul style="list-style-type: none"> • Reflectantes laterales amarillo auto y traseros rojo • Indicadores de dirección delanteros y traseros |
| | - | |
| Dispositivo sonoro | SI | SI + Avisos sonoro marcha atrás |
| Indicadores de información | Visualizador embarcado que indique nivel de batería y velocidad. | |
| Antimanipulación | Los fabricante deberán garantizar a la hora de diseñar el vehículo el cumplimiento de los requisitos anti-manipulación propios de las EPAC | |
| Porta-identificador | <ul style="list-style-type: none"> • Ángulo de 30° con la vertical en la dirección de avance • Dimensiones mínimas de 52,8mm x 65mm (ancho x alto). • El borde inferior no deberá quedar a menos de 50 mm del plano del suelo. | |
| Requisitos de la carga | - | <ul style="list-style-type: none"> • Compartimento o plataforma anclado al chasis. • Cada cajón, compartimento o plataforma de carga deber de estar marcado con la carga útil máxima permitida. • Si la caja de la carga es 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. |
| Retrovisores | - | 2 |
| Modo marcha atrás | NO | SI |

Además, en la Sección 26 del manual se regula la placa de marcaje (ver Ilustración 2) que deberán de llevar instalados de forma permanente, legible y visible los VMP certificados, siendo obligatorio para los comercializados a partir del 22 de enero de 2024.

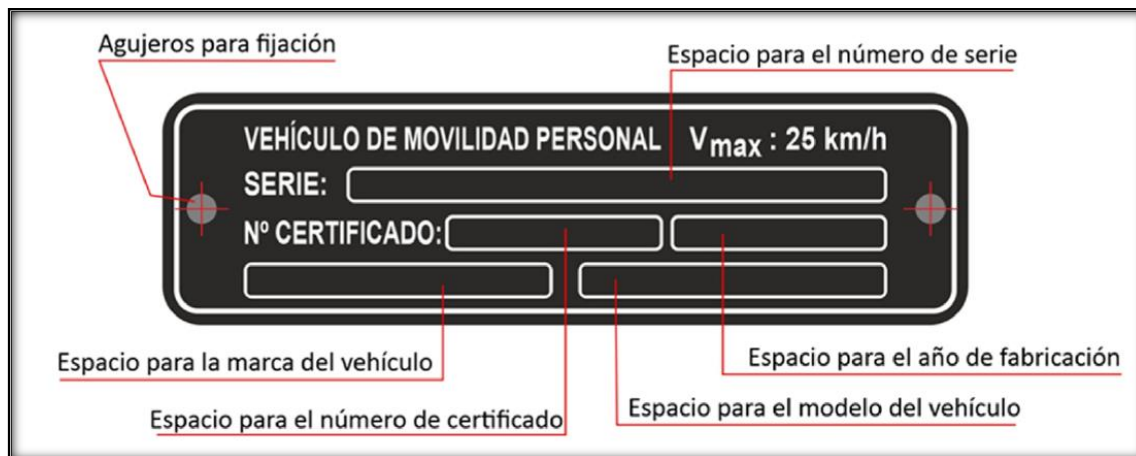


Ilustración 2: Placa de marcaje VMP

Tal y como se puede apreciar, la información recogida será:

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

El número certificado, seguirá el formato LXXXX, donde:

- L: Letra que identificará al laboratorio autorizado que realiza la certificación.
- XXXX: Código número correlativo por laboratorio.

La DGT hará público un listado con todos los VMP certificados que podrá ser consultado de forma electrónica en la página web <http://www.dgt.es/vmp>.

En el caso que se tratase de una certificación extraordinaria, conforme al procedimiento regulado el [punto 4 de la Sección 31 del manual](#), se añadirá la letra “U” entre el identificador del laboratorio y el número correlativo, quedando entonces como LUXXXX.

Los VMP deberán comercializar junto a la Ficha reducida de características generales cuyo formato se presenta en el [Anexo III](#).

2.4. Aseguramiento de responsabilidad civil

El aseguramiento obligatorio de los vehículos en su circulación solo tiene lugar cuando estos tienen la consideración de vehículos de motor, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. La referida norma señala en su artículo primero³ aquellos que tienen la consideración de vehículos de motor, y por tanto, debe ser objeto de aseguramiento obligatorio.

Por tanto, como ya se adelantaba en el punto anterior, al no requerir su puesta en circulación autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, **los VMP no precisan de seguro responsabilidad civil**, sin perjuicio de que este pueda ser voluntariamente contratado o se establezca dicho requisito mediante Ordenanza Municipal.

3. NORMAS DE CIRCULACIÓN DE APLICACIÓN A LOS CONDUCTORES DE VMP

3.1. Lugar de circulación

La nueva redacción del art. 38 RGC⁴ prohíbe circular con vehículos de movilidad personal por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado así como túneles urbanos, habiendo sido incorporada esta prohibición en el art. 20 de la LSV por la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, para poder sancionar por este precepto con respeto al principio de tipicidad.

Más allá de este extremo no existe mención expresa sobre las vías o espacios por los cuales han de ubicarse estos vehículos, por lo que, en ausencia de Ordenanza Municipal

³ 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 {...}

⁴ Se añade el apartado 4 por el art. 1.1 del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre. 4.
Art. 38.4 - *Se prohíbe circular por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado con vehículos de movilidad personal. Asimismo, queda prohibida la circulación de estos vehículos en túneles urbanos. (En vigor desde el 2 de enero de 2021)*

reguladora y atendiendo a su catalogación como vehículo, habrá que ajustarse a la norma general de circulación del art. 15 LSV y 29 RGC, según la cual, *el vehículo circulará en todas las vías objeto de esta Ley por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada, con las excepciones que reglamentariamente se determinen...* Esta excepción ha sido incorporada por Ley 18/2021, de 20 de diciembre, pensando en un posterior desarrollo del RGC para que ciclistas y/o conductores VMP que circulen por vías urbanas lo hagan por el centro de carril al considerarse dicha posición más segura, toda vez que circular por el borde de la calzada estimula adelantamientos peligrosos (esta posibilidad ya se encuentra recogida en algunas ordenanzas municipales como por ejemplo Madrid).

En base a las competencias que le confiere la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, y art. 7 LSV, serán los Ayuntamientos por medio de sus respectivas ordenanzas municipales quienes determinen las vías y condiciones de circulación de los VMP, teniendo siempre en cuenta su catalogación de vehículo y por tanto la prohibición de circular por las aceras y zonas peatonales de conformidad con el art. 121.5 RGC⁵, siendo estos espacios de circulación exclusiva de los peatones.

En cuanto a la circulación por carriles bici cabe resaltar lo Instrucción 22/ MOV 21, según la cual circulación de VMP estaría permitida en vías ciclistas tales como carriles-bici **segregados**, aceras-bici, pistas-bici y sendas-ciclables **siempre que el titular de la vía no lo haya prohibido expresamente**.

Cobra aquí relevancia por tanto la señalización existente en dichas vías y en especial la señal r-407 (vía reservada para ciclos o vía ciclista) la cual obliga a los conductores de ciclos de circular por la vía a cuya entrada esté situada y prohíbe su utilización a los demás usuarios.



Ilustración 3: R-407

Con anterioridad a las modificaciones operadas por el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, y bajo el paraguas de las Instrucciones 2019/S-149 TV-108 y especialmente la 16/V-124⁶, los VMP eran considerados en varios municipios como

⁵ Artículo 121.5 RGC.

La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales.

⁶ Los VMP pueden 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

aparatos similares a los monopatinos y patines, quedando así prohibida la circulación por la calzada en ausencia de ordenanza reguladora y en virtud del art. 121.4⁷ RGC. Si bien esta posibilidad se antoja cada vez más complicada teniendo en cuenta la actual definición de VMP como vehículo. El debate radicaba en discernir si un VMP encajaría dentro del concepto de “aparatos similares”, siendo reseñable la sentencia 348/2019 del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 3 de Alicante que anulaba la sanción interpuesta al conductor de un VMP que circulaba por la calzada, en la cual, y según reza en su FJ cuarto *“la consideración que debe tener un patinete eléctrico es claramente la de un vehículo, pudiendo el mismo (hasta que no se prohíba) circular por la calzada. De hecho, lo peligroso sería permitir circular a los mismos por las aceras o por las zonas peatonales, dada la velocidad que pueden alcanzar.”* Con todo, esto no obsta para que puedan ser sancionados cuando circulen por la calzada y se comporten de manera indebida en la circulación.

3.2. Normas generales a nivel estatal

Los VMP están sujetos a las normas de circulación del Título II que se refiere a la circulación de vehículos en general y por tanto a los definidos en el Anexo 1.6 LSV, en cuanto a lugar de la vía, velocidad, preferencia de paso, incorporación a la circulación, cambios de dirección, sentido y puentes levadizos, utilización de alumbrado, advertencias a los conductores y obligaciones en caso de accidente o avería, arts. 47-51 así como los concordantes del RGC solo se exceptúan aquellas contadas previsiones expresas y singulares para automóviles o vehículo de motor. Así mismo, a los deberes de obedecer las señales de circulación de los arts. 53-55 que se refieren al “usuario de las vías”.

Cabe destacar, por su especial incidencia en la Seguridad Vial, las siguientes conductas antirreglamentarias:

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.

⁷ Artículo 121.4 RGC.

Los que utilicen monopatinos, patines 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 solo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal regulada en el artículo 159, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos.

- Comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, ni cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes (art. 10.1 LSV)
- No utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno (art. 10.2 LSV).
- Conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción (art. 13.3 LSV)
- Conducir utilizando dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares (art. 13.3 LSV).
- Conducir con tasas de alcohol superiores a 0,25 mg/l de alcohol o con presencia de drogas en el organismo (art. 20 RGC). De acuerdo con el art. 21 del RGC, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a las pruebas de detección de alcohol a:
 - Cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.
 - Quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.
 - Conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este reglamento.
 - A quienes, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad.

Por tanto, se podrá practicar la prueba de alcohol y drogas a los conductores de VMP y denunciarse administrativamente conforme al RGC, siendo la tasa máxima permitida con carácter general de 0,25 mg/l de alcohol en aire espirado (0,0 para menores de 18 años de acuerdo con la nueva medida introducida por la [reforma introducida por la Ley 18/2021](#), de 20 de diciembre. Si bien, no incurrirán en responsabilidad penal al no darse los elementos objetivos del tipo del art. 379, toda vez que no se trata de un vehículo a motor

ni ciclomotor, ni la sanción conllevará la detracción de puntos del Permiso de Conducir.

Hay que tener en consideración en este apartado el Oficio del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, D. Bartolomé Vargas Cabrera, de 21 de junio, el cual en su punto 7 indica a las Policías Locales que: *cuando se detecte una situación relevante o extremo de Riesgo para su vida o integridad física en niños o menores conductores u ocupantes, lo comunicarán al Fiscal Delegado, para que, en su caso, dé cuenta al Fiscal de Menores...*

En cuanto a la utilización del **casco de protección**, dicha obligación ha sido incorporada en el art. 47 de la LSV⁸, si bien su eficacia queda diferida al momento en el que reglamentariamente se desarrolle dicho artículo y se determinen los términos de dicha obligación, así ha sido aclarado además por la Instrucción de la DGT SANC 22/06 sobre la entrada en vigor de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre. Esta resolución, en su apartado III, establece en cuanto a la utilización del casco que su obligación de uso *se retrasa hasta el desarrollo reglamentario por medio de una próxima modificación del Reglamento General de Circulación*. Además contiene una disposición derogatoria, la cual se plasma a continuación:

La Instrucción 2019/S-149 TV-108 “Aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos” en su apartado 7.3 Otros supuestos se refiere a los “Cascos y otros elementos de protección” y en su párrafo segundo señala: “En el caso de VMP, a falta en estos momentos de una regulación en el Reglamento General de Circulación, habrá que estar a los que disponga la correspondiente Ordenanza Municipal”. Dicho párrafo queda derogado por cuánto será el Reglamento General de Circulación el que desarrolle reglamentariamente lo dispuesto respecto de la obligación de utilizar casco de protección para los VMP.

⁸ Artículo 47. Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.

[...]

El conductor de un vehículo de movilidad personal estará obligado a utilizar casco de protección **en los términos que reglamentariamente se determine**.

De la lectura de dicha disposición derogatoria se desprende que será el RGC quien determine los supuestos concretos de uso obligatorio de casco para los usuarios de VMP.

Se incorpora a continuación el codificado de las infracciones más habituales para este tipo de vehículos.

| Norma | Art | Art | Op. | Calif | Texto hecho infringido | Multa Imp. RD | Respons. | Comentario |
|--|-----|-----|-----|-------|---|---------------|----------------------|---|
| RGC | 3 | 1 | 5A | MG | Conducir de forma manifiestamente temeraria. | 500 250 | Conductor | Deberá especificarse detalladamente la conducción. |
| RGC | 3 | 1 | 5C | G | Conducir sin la diligencia, precaución y no distracción necesarios para evitar todo daño propio o ajeno (deberá detallarse la conducta). | 200 100 | Conductor | Instrucción 2019/S-149 TV-108 Supuestos en los que se circule de noche o en situaciones de escasa visibilidad, sin ningún tipo de alumbrado operativo y, además, el usuario no lleve ni prendas ni elementos reflectantes que permitan ser visto por el resto de los conductores. |
| RGC | 9 | 1 | 5E | L | Transportar un n.º de personas superior al de plazas autorizadas. | 100 50 | Conductor | VMP ocupado por 2 personas. |
| RGC | 18 | 2 | 5A | G | Conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido. | 200 100 | Conductor | |
| RGC | 18 | 2 | 5B | G | Conducir utilizando manualmente el teléfono móvil o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción. | 200 100 | Conductor | |
| LSV | 76 | - | 5A | G | Utilizar, sujetándolo con la mano, un dispositivo de telefonía móvil mientras se conduce. | 200 100 | Conductor | |
| LSV | 76 | - | 5B | G | Utilizar, manteniéndolo ajustado entre el casco y la cabeza del usuario, un dispositivo de telefonía móvil mientras conduce. | 200 100 | Conductor | |
| RGC | 38 | 4 | 5A | G | Circular por una travesía, vía interurbana, autopista y autovía que transcurren dentro de poblado, así como túneles urbanos, con vehículos de movilidad personal. | 200 100 | Conductor | Nuevo supuesto derivado de incorporación de este apartado cuarto por RD 970/2020, de 10 de noviembre, referido a una específica prohibición de circulación de VMP por ciertas vías que transcurren dentro de poblado, completando lo ya establecido para el resto de supuestos por el propio nuevo art. 20.1 LTVS recientemente modificado por Ley 18/2021. |
| RGC | 121 | 5 | 5A | L | Circular con el vehículo reseñado por la acera o zona peatonal. | 100 50 | Conductor | Casos de circulación con cualquier vehículo por tales espacios, salvo que la conducta suponga faltar a la debida diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño o ponga en peligro al resto de los usuarios, en cuyo caso se recalificará por art. 3.1 RGC, por conducción negligente o temeraria conforme a Instrucción 2019/ S-149 TV-108. |
| RGC | 155 | - | 5B | L | No obedecer una señal de obligación (deberá indicarse la señal desobedecida) | 80 40 | Conductor | Supuesto aplicable para la circulación por una vía ciclista señalizada como tal |
| RGV | 1 | 1 | 5B | G | Circular con un vehículo que carece de la correspondiente autorización administrativa. | 500 250 | Titular Conductor | Vehículo que ofrece prestaciones superiores a un VMP, pero que no cumple los requisitos del Reglamento (UE) nº 168/2013. |
| DENUNCIAS RELACIONADAS CON ALCOHOL Y DROGAS | | | | | | | | |
| LSV | 14 | 1 | 5C | MG | Circular un menor de edad con tasa de alcohol en aire espirado superior a 0 mg/L y hasta 0.25 mg/L. | 500 250 | Conductor | Supuesto para menores de 18 años. |
| RGC | 20 | 1 | 5E | MG | Circular con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0.25mg/L y hasta 0.50 mg/L | 500 250 | Conductor | |
| RGC | 20 | 1 | 5I | MG | Circular con un tasa de alcohol en aire espirado superior a 0.50 mg/L. | 1000 500 | Conductor | |
| RGC | 21 | 1 | 5A | MG | No someterse a las pruebas de detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. | 1000 500 | Conductor | |
| LSV | 14 | 1 | 5A | MG | Circular con el vehículo reseñado teniendo presencia de drogas en el organismo. | 1000 500 | Conductor | |
| LSV | 14 | 2 | 5A | MG | No someterse a las pruebas de detección de la posible presencia de drogas en el organismo. | 1000 500 | Conductor | |

4. RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS CONDUCTORES DE VMP E INSTRUCCIÓN DE ATESTADOS POR ACCIDENTES EN LOS QUE SE VEAN IMPLICADOS BICICLETAS O CONDUCTORES. ESPECIAL REFERENCIA A LA CIRCULAR DE FISCALÍA DE 13 DE DICIEMBRE DE 2018

Como se ha visto en los puntos anteriores, los VMP no son considerados vehículos a motor ni ciclomotores no siéndoles por tanto de aplicación los tipos delictivos contra la Seguridad Vial a los que se refiere el Capítulo IV de Título XVII del CP en su arts. 379-384. Sin embargo, sí que podrían sus conductores responder penalmente por la creación de un grave riesgo para la Seguridad Vial al que hace referencia el art. 385 CP⁹. La acción a la que se refiere el art. 385 consiste en alterar la seguridad vial, cabiendo en la expresión “*por cualquier otro medio*” comportamientos como la conducción peligrosa de vehículos que no sean de motor tales como los VMP. El riesgo en este caso ha de ser grave y concreto.

Por otra parte, los conductores podrían igualmente responder penalmente por otros tipos delictivos, tales como homicidio o lesiones imprudentes (arts. 142¹⁰ y 152¹¹) y a lo que Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial dedica gran parte de la [instrucción de 13 de diciembre de 2018](#), lo que habrá que tener en cuenta a la hora de confeccionar el atestado policial cuando uno de estos vehículos se vea implicado en un accidente de circulación.

⁹ *Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:*

1.^a *Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.*

¹⁰ **Artículo 142.**

1. El que por **imprudencia grave causare la muerte de otro**, será castigado, como reo de **homicidio imprudente**, con la pena de prisión de uno a cuatro años.

{...}

2. El que por **imprudencia menos grave causare la muerte de otro**, será castigado con la pena de multa de tres meses a dieciocho meses.

{...}

¹¹ **Artículo 152.**

1. El que por **imprudencia grave causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores** será castigado, en atención al riesgo creado y el resultado producido:

{...}

2. El que por **imprudencia menos grave causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 149 y 150** será castigado con una pena de multa de tres meses a doce meses.

{...}

4.1. Responsabilidad penal de los conductores en los delitos de homicidio y lesiones imprudentes (arts. 142 y 152 CP)

Los conductores de vehículos de motor, VMP y bicicletas, estarán sujetos a responsabilidad penal cuando produzcan la muerte o lesiones que precisen tratamiento médico o quirúrgico. Los peatones son ante los vehículos a motor, ciclistas y VMP colectivos vulnerables, de ahí que ante su mera visualización o presencia deban tener el reflejo solidario de prestar una específica atención a la conducción y moderar la velocidad¹².

Ante la *notitia criminis*, la Policía Judicial de Tráfico a que se refiere el art. 283¹³ LECrim. está obligada realizar las averiguaciones oportunas, recoger las pruebas testificales y periciales y formalizarlas en un atestado, sometido a los requisitos del art. 297 LECrim¹⁴.

Por ello, y habiendo constancia de indicios de imprudencia grave y lesiones que precisen tratamiento médico o quirúrgico, las Policías Locales deberán confeccionar el

¹² Igualmente, los ciclistas y patinadores son colectivos vulnerables ante los vehículos de motor.

¹³ Artículo 283 LECrim

Constituirán la Policía Judicial y serán auxiliares de los Jueces y Tribunales competentes en materia penal y del Ministerio Fiscal, quedando obligados a seguir las instrucciones que de aquellas autoridades reciban a efectos de la investigación de los delitos y persecución de los delincuentes:

- 1.º Las autoridades administrativas encargadas de la seguridad pública y de la persecución de todos los delitos o de algunos especiales.
- 2.º Los empleados o subalternos de la policía de seguridad, cualquiera que sea su denominación.
- 3.º Los Alcaldes, Tenientes de Alcalde y Alcaldes de barrio.
- 4.º Los Jefes, Oficiales e individuos de la Guardia Civil o de cualquier otra fuerza destinada a la persecución de malhechores.
- 5.º Los Serenos, Celadores y cualesquiera otros Agentes municipales de policía urbana o rural.
- 6.º Los Guardas de montes, campos y sembrados, jurados o confirmados por la Administración.
- 7.º Los funcionarios del Cuerpo especial de Prisiones.
- 8.º Los Agentes judiciales y los subalternos de los Tribunales y Juzgados.
- 9.º El personal dependiente de la Jefatura Central de Tráfico, encargado de la investigación técnica de los accidentes.

¹⁴ Artículo 297 LECrim

Los atestados que redactaren y las manifestaciones que hicieren los funcionarios de Policía judicial, a consecuencia de las averiguaciones que hubiesen practicado, se considerarán denuncias para los efectos legales.

Las demás declaraciones que prestaren deberán ser firmadas, tendrán el valor de declaraciones testificales en cuanto se refieran a hechos de conocimiento propio.

En todo caso, los funcionarios de Policía judicial están obligados a observar estrictamente las formalidades legales en cuantas diligencias practiquen, y se abstendrán bajo su responsabilidad de usar medios de averiguación que la Ley no autorice.

correspondiente atestado. Solo puede excusarse la investigación técnica cuando de modo claro y *ab initio* el resultado lesivo o los hechos no sean subsumibles en los tipos penales.

4.2. La imprudencia penal

La reforma del C.P. introducida por la L.O. 2/2019, de 1 de marzo, reconoce en su art. 142 y 152 como imprudencia grave, de manera expresa, la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 del C.P.¹⁵ que determinara la producción del hecho (homicidio o lesiones). Dicha norma es de aplicación cuando las lesiones o el homicidio se hubiesen producido por un vehículo a motor o un ciclomotor, no obstante, entendemos que podría igualmente considerarse imprudencia grave el hecho de conducir un VMP bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

En cuanto a la imprudencia menos grave, de acuerdo con la reforma introducida por la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor, *se reputará en todo caso como imprudencia menos grave aquella no calificada como grave en la que para la producción del hecho haya sido determinante la comisión de alguna de las infracciones graves de las normas de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial*. En este sentido, y como ya se ha podido ver, existen toda una serie de infracciones que afectan a las condiciones esenciales de seguridad del tráfico viario y a las reglas o modos de circulación básicas para una conducción exenta de riesgos, y que, por tanto, podrían considerarse a priori, como una imprudencia a efectos penales.

No obstante, la falta de deber de cuidado, tal y como señala el TS, *no ha de encontrarse únicamente en la infracción de las normas administrativas dictadas para la vía meramente gubernativa, sino en la conculcación del módulo de imprudencia que se tipifica en el Código Penal. Las normas administrativas establecen sanciones en tal orden, pero cuando el resultado se ha producido y la dejación de la diligencia debida es patente, entra en juego el derecho penal. La noción de imprudencia, grave o menos grave, no es un concepto administrativo, sino penal, que se interpreta como la infracción de las*

¹⁵ Artículo 379.

[...].

El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.

normas que obligan a tomar la diligencia debida no observando el deber de cuidado, por encima de cualquier infracción reglamentaria, concepto este último que hoy ya no se proclama en el Código Penal (S 11-12-2017, nº 805/2017, rec. 2019/2016).

Aun habiendo quedado desfasado por las reformas operadas en el CP por la LO 11/2022 antes referida, resulta interesante conocer el [Dictamen 1/2021](#) de 17 de marzo de la Fiscalía de Seguridad Vial referido, entre otros asuntos, al concepto de imprudencia menos grave e imprudencia grave y derechos de las víctimas de accidentes de tráfico.

En todo caso hay que tener en cuenta que se trata de criterios orientativos, toda vez que los VMP no son vehículos a motor o ni ciclomotores.

4.3. Datos sobre los VMP que han de constar en el Atestado

En los atestados instruidos por hechos presuntamente delictivos en los que se encuentre implicado un VMP, además de la información que habitualmente se vienen reflejando, habrá que prestar especial consideración a los siguientes aspectos:

- **Características técnicas del vehículo**, de sus sistemas y de su funcionamiento, así como de la incidencia de ellos en el accidente.
- Las **certificaciones** con las que cuenta o de las que carece (certificado de homologación).
- En el caso de haberse adquirido en el mercado, los **datos de la empresa vendedora** y bajo qué condiciones, advertencias o instrucciones se ha realizado la adquisición, adjuntando, en su caso, la documentación pertinente y reseñando las irregularidades si las hubiere.
- **Conclusión final sobre el modo de producirse el accidente** con las infracciones a la legislación de seguridad vial o técnica detectadas y se encuentre en relación causal con él y en qué circunstancias de hecho se fundan.
- **Póliza de seguro** municipal o particular del conductor o empresa que gestiona el uso compartido en caso de disponer del mismo (recordar que no es obligatorio). Se incluirá indagación sobre sus bienes.
- **Clausulas convenidas por el Ayuntamiento y las empresas** sobre responsabilidades respectivas y condiciones de toda índole con las que se presta el servicio en el espacio público incluyendo constancia de las debidas

homologaciones o certificaciones y de si se informa suficientemente a los usuarios de las suyas y normativa legal. También de las empresas de alquiler que se limitan a la mera cesión de uso del vehículo y condiciones en que lo hacen.

- **Cuando se trate de vehículos que trabajan para empresas de reparto y demás actividades económicas se reseñarán los datos de la empresa**, así como la relación material entre esta y el conductor, con detalles de las condiciones de trabajo en el caso de que generen riesgos para la seguridad vial y circunstancias de la póliza de seguro.

5. RETIRADA DE BICICLETAS Y VMP

Al igual que el resto de vehículos, tanto bicicletas como VMP pueden ser objeto de retirada cuanto se de alguno de los supuestos legalmente establecidos.

El artículo 105 de la LSV recoge los supuestos en los que la autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe, siendo los casos más destacables para su aplicación a VMP y bicicletas los siguientes:

- Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público.
- Cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación.

La peligrosidad puede derivarse de las indebidas condiciones del vehículo, tales como inadecuado sistema de frenada, ausencia de timbre o inadecuada iluminación para circular por la noche.

Por otra parte, y cuando el vehículo se encuentre implicado en un accidente de circulación con resultado de lesiones graves, y por tanto se instruya el correspondiente atestado por la presunta responsabilidad penal que pueda recaer en el conductor del mismo, podría ser de aplicación el [art. 282 de LECrim](#). que obliga a la Policía Judicial a *recoger todos los efectos, instrumentos o pruebas del delito de cuya desaparición hubiere peligro*, poniéndolos a disposición de la autoridad judicial.

En este sentido, y especialmente cuando se trata de VMP, los cuales usualmente no van acompañados de certificado de características, sería conveniente la inmovilización

del vehículo y puesta a disposición del mismo a los agentes encargados de la investigación. Todo ello con la finalidad de evitar la desaparición del vehículo, así como facilitar la descripción en el atestado de sus características técnicas, sistemas de seguridad, su funcionamiento y la incidencia de ellos en el accidente.

6. ¿CICLOMOTOR, MOTOCICLETA O VMP?

Es posible encontrarse en la vía pública con vehículos comercializados como VMP o e-bike que reúnen las mismas características técnicas, potencia de motor y velocidad que los ciclomotores (Ilustración 4), bien por haber sido manipulados por el propietario o bien por haber sido comercializados como VMP, pudiendo existir en este último caso un fraude de ley del art. 6.4 CC¹⁶ cuando se hayan suprimido alguna característica técnica no esencial con el fin de hacerlo pasar por VMP.



Ilustración 4: vehículos que por sus características técnicas entrarían dentro de la definición de ciclomotores

En lo que se refiere a la aplicación de los delitos contra la seguridad vial a los conductores de estos vehículos no matriculados que son verdaderamente ciclomotores o motocicletas, tal y como señala el Fiscal coordinador de Seguridad Vial en su instrucción de 13 de diciembre de 2018, así como en su [Dictamen 2/2021 de 21 de junio](#), y según su definición en la LSV¹⁷ y RGV, pueden estar sometidos a las prescripciones de los arts.

¹⁶ Los actos realizados al amparo del texto de una norma que persigan un resultado prohibido por el ordenamiento jurídico, o contrario a él, se considerarán ejecutados en fraude de ley y no impedirán la debida aplicación de la norma que se hubiere tratado de eludir.

¹⁷ Tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:

- a) Vehículo de dos ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³, si es de combustión interna, o bien con una **potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico.**
- b) Vehículo de tres ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o bien cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores

379 y ss. del CP. No obstante, en el referido Dictamen realizada una serie de matizaciones, en este sentido, **solo en los casos en que la velocidad máxima exceda de los 25 km/h entrarían dentro del ámbito penal**, así mismo sostiene que, la calificación penal no puede depender exclusivamente de la altura del asiento, pues en nada incide esto en la potencialidad lesiva del vehículo ni en la afectación del bien jurídico protegido, por lo que, vehículos que quedarían fuera de la aplicación del reglamento 168/2013 por las excepción prevista en su art. 2.2 apartados j y k, podrían ser instrumentos de los tipos delictivos examinados.

Por la anteriormente expuesto, cuando se detecten infracciones penales cometidas con estos vehículos, los agentes levantarán atestado, en el que consignen un informe pericial sobre las características técnicas del concreto vehículo, y lo remitirán al Fiscal Delegado de Seguridad Vial. Quedarían por el contrario fuera del ámbito penal los ciclos de motor (vehículos catalogados como L1e-A en el Reglamento 168/2013).

Además, si existen indicios de que las marcas y especificaciones de determinados VMP impresos o grabados en el vehículo o su documentación no se ajustan a la realidad y hubiere indicios de delitos de falsedad de los arts. 392¹⁸ y concordantes del CP levantarán atestados y lo remitirán al Fiscal Delegado de Seguridad Vial. De modo similar cuando en la contratación electrónica se observen irregularidades indiciarias de delito.

de combustión interna, o bien cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

- c) *Vehículos de cuatro ruedas, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kilogramos no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos. Ciclomotor de tres ruedas: Vehículo de tres ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.*

¹⁸ Artículo 392.

1. *El particular que cometiere en documento público, oficial o mercantil, alguna de las falsedades descritas en los tres primeros números del apartado 1 del artículo 390, será castigado con las penas de prisión de seis meses a tres años y multa de seis a doce meses.*

2. *Las mismas penas se impondrán al que, sin haber intervenido en la falsificación, traficare de cualquier modo con un documento de identidad falso. Se impondrá la pena de prisión de seis meses a un año y multa de tres a seis meses al que hiciere uso, a sabiendas, de un documento de identidad falso.*

Esta disposición es aplicable aun cuando el documento de identidad falso aparezca como perteneciente a otro Estado de la Unión Europea o a un tercer Estado o haya sido falsificado o adquirido en otro Estado de la Unión Europea o en un tercer Estado si es utilizado o se trafica con él en España.

En cualquier caso, la limitación de un VMP ha de encontrarse en el Reglamento Europeo N.º 168/2013, de forma que si se encuentra dentro de su ámbito de aplicación habrá de catalogarse conforme a esta norma, es decir como un vehículo de categoría L (ciclomotor, motocicleta, etc.).

Entre las características que han de reflejarse en los correspondientes atestados e informes y que permiten catalogar al vehículo como ciclomotor o motocicleta y no de un VMP, cabe destacar los siguientes:

- Documentación de la adquisición o relacionada con esta: facturas, albaranes de entrega y, especialmente, libro de instrucciones. Si bien estos documentos no son relevantes para la catalogación del vehículo, si que resultan esenciales para dirimir en sede judicial un eventual fraude generador de error en el consumidor o, en caso contrario, a fin de acreditar que el sujeto conocía su categoría y clasificación.
- Velocidad y potencia de motor: Los VMP, por la propia definición introducida con la última reforma del RGV, no podrán superar los 25 km/h, no existiendo en cambio límite en cuanto a potencia¹⁹, como sí ocurre con las bicicletas de pedaleo asistido que no podrá superar los 250W para ser considerada como tal. El principal problema radica en cómo medir la velocidad real. Si tomamos como referencia el manual de características de los vehículos de movilidad personal para conocer la velocidad máxima por diseño deberá recorrerse con el vehículo de ensayo una distancia de al menos 50 m con la potencia máxima de motor. Se medirá la velocidad máxima alcanzada en el trayecto. El ensayo se repetirá a continuación en sentido opuesto del trayecto. Podría además realizarse en un banco de pruebas.
- Asiento: Pese a que la Instrucción de la DGT 16/V-124, catalogaba a los patinetes eléctricos con sillín como VMP, se estaba desvirtuando el contenido 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, y a la vigilancia del

¹⁹ El manual de características técnicas si que establece limite en cuanto a potencia para su certificación tal y como se ha visto en apartados anteriores, si bien no será de aplicación para VMP comercializados hasta el 22/01/2024.

mercado de dichos vehículos. Esto, sería corregido de hecho por la Instrucción 2019/S-149 TV-108 y, ahora también, por la última reforma del RGV. Por tanto, **si se trata de un vehículo de dos ruedas con asiento** (asiento con punto “R” a una altura igual o superior a 55 cm²⁰) **y sin sistema de autoequilibrado**, de acuerdo con la norma referida, **se tratará de un ciclomotor ligero o motocicleta** según su potencia y velocidad.

El manual de características de los vehículos de movilidad personal, para facilitar la comprobación de este requisito técnico, establece como comprobación equivalente la medición de 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 los 500 mm.

- Placa de fabricante: En el caso de que lleve placa de fabricante (en muchos casos son eliminadas para dificultar precisamente su clasificación como ciclomotor) será importante fotografiar e interpretar la misma adecuadamente. En algunos casos podemos observar que se trata de vehículos debidamente homologados como ciclomotor, motocicleta, etc., siendo esto prueba clara de que no nos encontramos ante un VMP sino con un vehículo a motor o ciclomotor. En aquellos vehículos homologados a partir del 1 enero de 2016, la placa de fabricante deberá ajustarse al Reglamento de Ejecución (UE) nº 901/2014 de la Comisión, de 18 de julio de 2014, por el que se desarrolla el Reglamento (UE) nº 168/2013. En este sentido, deberá figurar como mínimo la información que se aprecia la Ilustración 5.

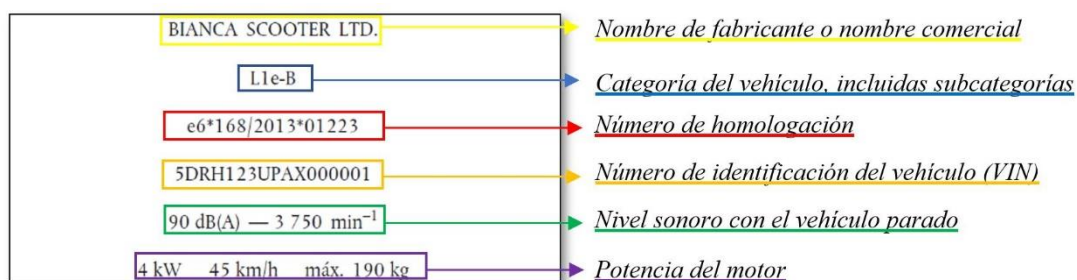


Ilustración 5: Modelo de placa de fabricante regulado por el Reglamento UE Nº 901/2014 de la Comisión, de 18 de julio de 2014, por el que se desarrolla el Reglamento (UE) nº 168/2013

²⁰ El origen del sistema de referencia tridimensional de los vehículos de categoría L se ubica en la superficie de apoyo de los neumáticos, es decir, sobre el suelo. Midiéndose el punto R como el punto de unión entre la cadera y la cabeza del fémur de un usuario de dimensiones y peso percentil 50 (75Kg), sentado en el asiento o a horcajadas en el sillín según la categoría del vehículo.

Como se observa, esta placa nos aporta importante información, siendo destacable para el caso que nos ocupa la categoría del vehículo así como el número de homologación, el cual constará de un total de cuatro secciones para la homologación de tipo de un vehículo completo, independientes y separadas por un asterisco.

- Sección 1: la letra minúscula “e” seguida del número distintivo del Estado miembro que expide la homologación.
- Sección 2: el número del reglamento o del reglamento delegado de la Comisión aplicable.
- Sección 4: número secuencial de los certificados de homologación de tipo.
- Sección 5: número secuencial que represente el número de extensión de la homologación de tipo.

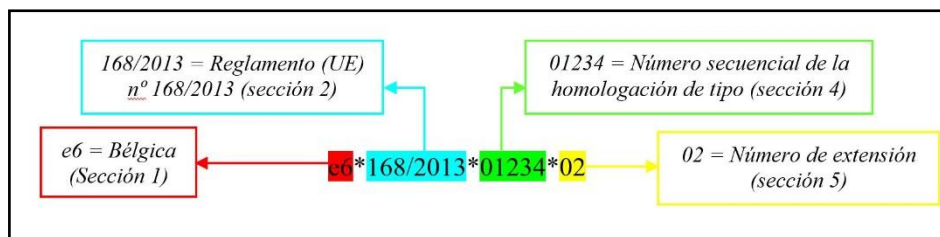


Ilustración 6: Ejemplo de número de homologación de tipo de un vehículo completo, extendida dos veces y expedida por Bélgica

No obstante, como se ha comentado, este reglamento comenzó a aplicarse en 2016 por lo que aun podemos encontrar en la calle vehículos homologados conforme a la directiva anterior (Directiva 2002/24/CE).



Ilustración 8: Ejemplo placa de fabricante ciclomotor de vehículo homologado posterior al 1 de enero de 2016

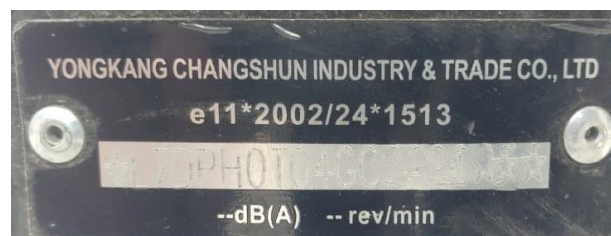


Ilustración 7: Ejemplo placa de fabricante ciclomotor de vehículo homologado anterior a 2016

Por lo indicado, en aquellos casos en que se trate de vehículos con las características técnicas propias de ciclomotor o motocicleta, y que por tanto entrarían dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 168/2013, o que incluso se encontrasen homologados como tales pero no hayan sido matriculados, se deberán formular las oportunas denuncias por las infracciones siguientes:

- Carecer de autorización administrativa para circular (Art.1.2.5 RGV)
- Carecer de permiso de conducción correspondiente (Art. 1.1.5A)
- Carecer de seguro obligatorio de responsabilidad civil (SOA 2.1.5F)

Además, el agente de la autoridad puede proceder a la inmovilización y depósito del vehículo, al encontrarse dentro de los supuestos contemplados en los artículos 104.1.a) y 105.1.c) del Texto refundido de la LTSV.

Por último, y ante la disparidad de criterios existentes, cabe preguntarse si el conducir este tipo de vehículos sin haber obtenido nunca permiso de conducción o habiendo sido privado del mismo por sentencia judicial o pérdida total de los puntos asignados encajaría en el **tipo penal del art. 384 del C.P.**²¹. Si bien el Fiscal Coordinador de Sala ha dejado bastante clara su posición en el ya referido Dictamen 2/2021, no existe una doctrina pacífica en los tribunales, tal y como se constata en la STS 120/2022, dictada con motivo del recurso de casación interpuesta del Fiscal de Seguridad Vial de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y que más adelante se tratará.

Si bien es cierto que podemos encontrar sentencias condenatorias²² (especialmente en las primeras instancias), no es menos cierto la existencia de sentencias absolutorias,

²¹ Art. 384 C.P.

El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.

²² Entre las sentencias condenatorias cabe señalar algunas recientes como por la Sentencia 426/2019 del Juzgado de lo Penal nº 11 de Sevilla de 13 de noviembre de 2019, la Sentencia 84/2020 del Juzgado de lo Penal N. 2 de Cartagena de 16 de marzo, la Sentencia 224/2020 del Juzgado de lo Penal N. 6 de Lorca, la Sentencia 233/2020 del Juzgado de lo Penal N. 1 de Córdoba o la Sentencia 198/2021 del Juzgado de lo Penal N.º 3 de Murcia.

no tanto por el hecho de que no exista ilícito penal, sino por la existencia de un error de tipo que excluiría de responsabilidad criminal a su autor de acuerdo con el art. 14.1 del CP²³.

En cuanto a las sentencias condenatorias, se defiende en ellas que aquellos vehículos que se encuentran dentro del ámbito de aplicación del Reglamento Europeo 168/2013 y catalogados por este como L1e-B se integrarían dentro del concepto de "ciclomotor" de nuestro Texto Refundido, el cual en el apartado 9 de su anexo lo define como: *"vehículo de dos ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico"*. En consecuencia, su conducción exigirá haber obtenido previamente el preceptivo permiso o licencia de conducción.

En cuanto a las sentencias absolutorias, son dos las razones por las cuales suelen plantearse. La primera de ellas sería por la apreciación por parte del tribunal de error de tipo (SAP Cáceres 44/2020 de 7 Feb. 2020 o SAP Murcia 29/2021 de 02 de Feb. 2021). Es decir, se reconoce la categoría de ciclomotor, pero ante la proliferación de bicicletas con motor, patinetes de muy variadas dimensiones y motores así como por la complejidad para su catalogación, resulta verosímil la ignorancia de algunos conductores de que la conducción de estos vehículos precisan permiso de conducción, no obstante, la última reforma del RGV operada por el Real Decreto 970/2020, unido a las instrucciones de la DGT y la propia Fiscalía dificultaría cada vez más su apreciación, de ahí también la importancia de recabar en el atestado datos como el libro de instrucciones.

De otra parte, podemos encontrar sentencias absolutorias por entender que en tanto no se clarifique legalmente la situación de los patinetes eléctricos y ciclos análogos, su conducción sin permiso no encajaría dentro del precepto penal (SAP Murcia 81/2020 de 24 de marzo y 165/2020 de 14 de julio), si bien cabe señalar el cambio de criterio de la Audiencia Provincial de Murcia, en su sentencia 29/2021 de 02 de febrero 2021.

²³ Art. 14.1

El error invencible sobre un hecho constitutivo de la infracción penal excluye la responsabilidad criminal. Si el error, atendidas las circunstancias del hecho y las personales del autor, fuera vencible, la infracción será castigada, en su caso, como imprudente.

Ante este escenario de sentencias contradictorias el Fiscal de Seguridad Vial de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, interpuso **recurso de casación ante el Tribunal Supremo por la Sentencia de SAP Murcia 81/2020 de 24 de marzo y 165/2020 de 14 de julio**, habiendo resuelto el TS en STS 120/2022. La sentencia referida desestima el recurso de casación interpuesto por la Fiscalía, y concreta los elementos que deben constar en los hechos probados para enjuiciar una conducción sin licencia de este tipo de vehículos, siendo estos los siguientes:

- Potencia (tanto sea de motor de explosión como eléctrico)
- Velocidad máxima
- Si cuenta o no con sillín (y sus características),
- Si tiene o no, sistema de auto-equilibrado.
- Cuantas características sean necesarias para su clasificación, lo que llevará a exigir que, para su uso, sea necesario obtener el oportuno permiso o licencia de conducción, y, en suma, a falta de los elementos documentales que consten en autos, será precisa su categorización mediante el oportuno dictamen pericial que sea necesario para su determinación, subraya el tribunal.

En los mismos términos se pronuncia en junio de 2022 en STS 635/2022 de 23 de junio en la cual reproduce en lo esencial la STS 120/2022. Por tanto, y como acertadamente indica el Dictamen 2/2021 de FGE, y como se ha expuesto a lo largo del presente documento, resulta imprescindible que en el atestado queden claramente determinadas las características del vehículo en un informe pericial, ya que de lo contrario no quedaría suficientemente acreditado el tipo al que este corresponde, siendo este ahora el principal motivo de revocación de sentencias condenatorias (Por ejemplo SAP Murcia 169/2022 de 23 de junio).

Por último, si se tratara de un tipo homologado previamente como ciclomotor (L1e-B) o motocicleta (L3e) pero que no ha sido matriculado se trataría de una infracción al art. 1.2.5A del RGV, pudiendo recaer sobre su conductor **responsabilidad penal por los arts. 379 al 385 CP**, aclarando el Fiscal en su Dictamen que en cualquier caso quedan fuera del ámbito penal los ciclos de motor (L1e-A).

Si por el contrario el aparato o vehículo, ofrece prestaciones superiores a un VMP o ha sido manipulado para alterar su velocidad o características técnicas, pero no cumple

los requisitos del Reglamento (UE) nº 168/2013, este no podrá circular por las vías objeto de regulación. Procedería, por tanto formular denuncia por carecer de autorización administrativa para circular (opción 1.1.5A), con sanción de 500 € así como su inmovilización y depósito.

Anexo I: FLUJOGRAMA PARA LA CATALOGACIÓN DE VEHÍCULOS LIGEROS

ACTUACIÓN CON VEHÍCULOS LIGEROS PROPULSADOS POR MOTORES ELÉCTRICOS

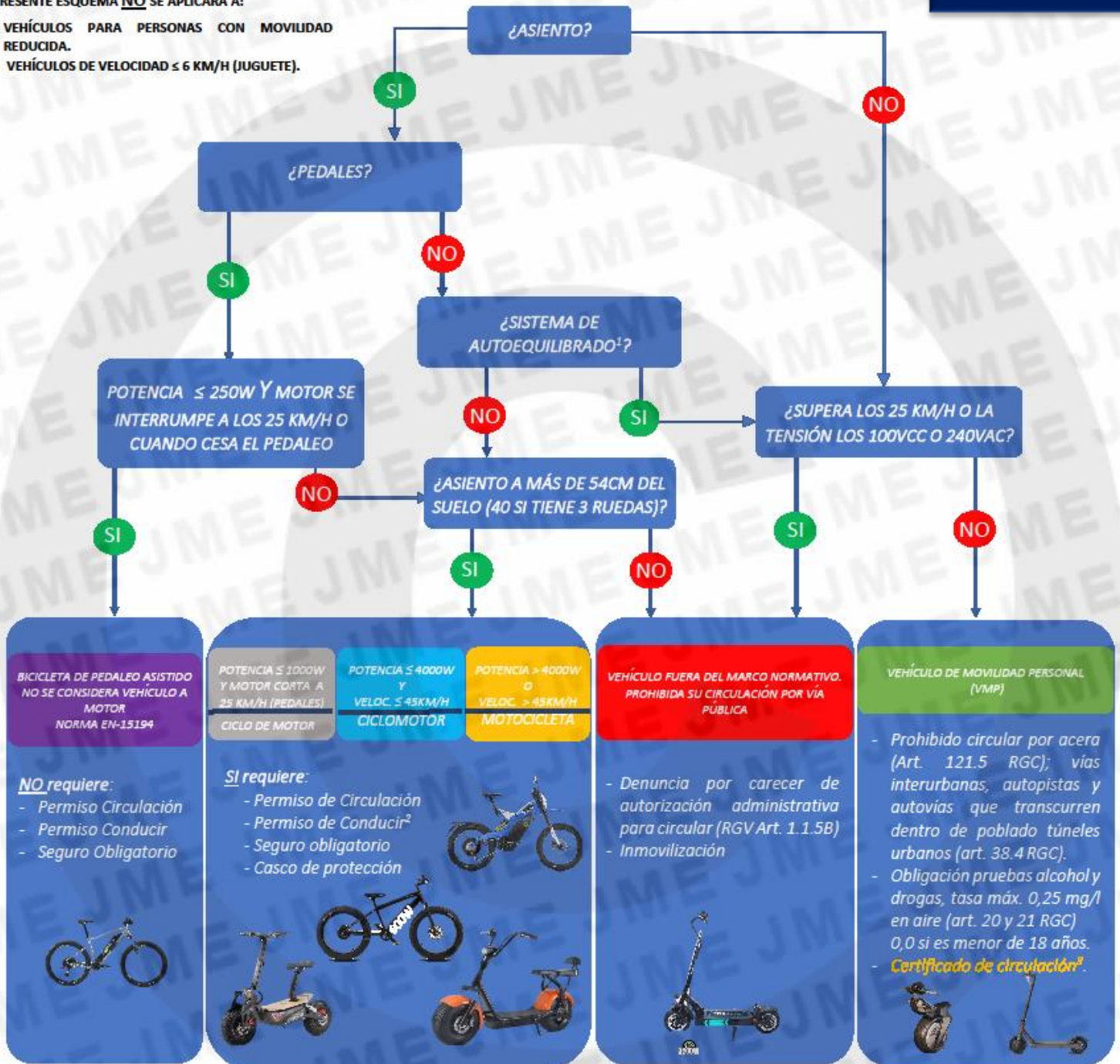
BASADO EN EL REGLAMENTO (UE) Nº 168/2013, INSTRUCCIÓN 2019/S-149 TV-108, REFORMAS INTRODUCIDAS POR REAL DECRETO 970 Y 971/2020, DE 10 DE NOVIEMBRE, Y DICTAMEN 2/2021 DE 21 DE JUNIO DE FGE



CLASIFICACIÓN INTERACTIVA

EL PRESENTE ESQUEMA **NO** SE APLICARÁ A:

- VEHÍCULOS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.
- VEHÍCULOS DE VELOCIDAD ≤ 6 KM/H (JUGUETE).



El agente de la autoridad deberá indicar en los boletines de denuncia todos los datos identificativos posibles sobre el vehículo, tales como fabricante, marca, modelo, potencia, número de chasis y año de fabricación si consta, incluso describir en su caso, que se ha constatado durante un tiempo suficiente la velocidad mediante el velocímetro del vehículo policial (Instrucción 2019/S-149 TV-108 de DGT).

¹Vehículo autoequilibrado: vehículo basado en un equilibrio inestable inherente, que necesita un sistema auxiliar de control para mantener su equilibrio (incluye vehículos de motor de una rueda, de dos ruedas o de dos orugas)

² Cuando superen los 25 km/h la conducta podría ser constitutiva de delito del art. 384 cuando se conduzca sin haber obtenido nunca permiso, haya sido declarada su pérdida de vigencia por puntos o haya sido privado del derecho de conducir por resolución judicial (Dictamen 2/2021 de 21 de junio). En estos casos no sería determinante la altura del asiento.

³ El certificado será exigible para los VMP que se comercialicen a partir del 22 de enero de 2024, no obstante, todos los vehículos comercializados hasta esa fecha (22 de Enero de 2024) podrán circular hasta el 22 de Enero de 2027 aunque no dispongan de certificado.

ANEXO II: MODELO DE CERTIFICACIÓN REGULADO EN EL MANUAL DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS



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

ANEXO III: MODELO DE FICHA REDUCIDA DE CARACTERÍSTICAS GENERALES REGULADO EN EL MANUAL DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

| 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)

MARCO NORMATIVO DE REFERENCIA

- Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006.
- Dictamen 1/2021 de 17 de marzo de Fiscal Coordinador de Seguridad Vial
- Dictamen 2/2021 de 21 de junio de Fiscal Coordinador de Seguridad Vial
- Instrucción DGT 2019/S-149 TV-108
- Instrucción DGT 16/V-124
- Instrucción DGT 05/S-79
- Instrucción Fiscal Coordinador de Seguridad Vial de 13-12-18
- Ley 21/1992, de 16 de Julio, de Industria
- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos
- 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.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- 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, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.
- Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal.