

2020

VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL, CICLOMOTORES ELÉCTRICOS, BICICLETAS DE PEDALEO ASISTIDO Y VEHÍCULOS DE MOVILIDAD REDUCIDA



© MANUEL JESÚS BOBADILLA CARRASCO
Policía Local Dos Hermanas (Sevilla)

© ANTONIO JESÚS MUÑOZ DELGADO
Policía Local Dos Hermanas (Sevilla)



AUTORES Y EDICIÓN:

© MANUEL JESÚS BOBADILLA CARRASCO

Policía Local Dos Hermanas (Sevilla)

© ANTONIO JESÚS MUÑOZ DELGADO

Policía Local Dos Hermanas (Sevilla)

Nº de Depósito Legal



safecreative

2012026122411

INFO ABOUT RIGHTS

EJEMPLAR DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA

© Reservados todos los derechos del Autor, queda prohibida cualquier copia total o parcial de esta obra para su inclusión en otras publicaciones, salvo autorización expresa de su autor. Queda autorizada su impresión y difusión por cualquier tipo de medio.

ÍNDICE

- EPÍLOGO
- REGULACIÓN LEGAL DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP)
- HOMOLOGACIÓN DE LOS VMP
- ACTUACIÓN POLICIAL CON VMP
- CARACTERÍSTICAS DE LOS VMP
- CICLOMOTORES ELÉCTRICOS
- ACTUACIÓN POLICIAL CON CICLOMOTORES ELÉCTRICOS
- BICICLETAS DE PEDALEO ASISTIDO
- ACTUACIÓN CON BICICLETAS DE PEDALEO ASISTIDO
- CLASIFICACIÓN DE BICICLETAS DE PEDALO ASISTIDO
- DIFERENCIAS ENTRE L1e-A Y L1e-B
- NUEVA INSTRUCCIÓN DE LA DGT 2019/S-149 TV-108
- CONSULTA DE LA POLICIA FORAL DE NAVARRA
- REGLAMENTO (UE) N° 168/2013
- VEHÍCULOS DE MOVILIDAD REDUCIDA

EPÍLOGO

Desde hace algunos años proliferan por las calles de nuestros municipios medios de transporte eléctricos que fomentan una circulación sostenible.

La mayoría de las personas entienden que son juguetes y que no necesitan requisitos para su puesta en circulación, siendo usadas tanto por vías urbanas (en menor medida, también interurbanas aunque el Reglamento de Circulación prohíbe en ellas su circulación) en zonas de tráfico rodado, zonas peatonales, o carriles específicos para ciclos o bicicletas.



La proliferación en el uso por las vías de estos artefactos en tan breve periodo de tiempo, ha puesto en jaque las actuaciones policiales y la forma de encuadre legal de los mismos.

En este documento, veremos no sólo como actuar con los vehículos de movilidad personal, sino con las diferentes bicicletas de pedaleo asistido y con los llamados L1eB o ciclomotores.

REGULACIÓN LEGAL DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP)

Este tipo de aparatos no tenían una regulación específica; es más, siguen sin tenerla. Simplemente ha habido en el año 2016 un pronunciamiento de la Dirección General de Tráfico (en adelante, DGT) a través de la **Instrucción 16 / V-124**, en el que cataloga a este tipo de aparatos dentro de una determinada definición y unas condiciones de circulación que deben ser completadas por cada Ayuntamiento mediante Ordenanzas Municipales de Tráfico o Movilidad en base a sus competencias legales establecidas por el *artículo 7 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se regula la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial* (en adelante, LSV).

Esta Instrucción es de carácter técnico-jurídica y **hay que adaptarse a ella** por no haber norma superior vigente, estableciendo una simple base a la hora de abordar la situación en tanto en cuanto no se regulen legalmente. Asimismo, establece cierto orden en beneficio de la seguridad de todos los usuarios de las vías de circulación.

Dicho lo anterior, la Instrucción en cuestión establece, resumidamente, lo siguiente:

- **Sólo pueden circular por la calzada.** Podrán usar zonas destinadas específicamente a ciclos y bicicletas o zonas peatonales concretamente establecidas por la Administración Local respectiva dentro del casco urbano, mediante su regulación en Ordenanzas Municipales.
- Serán considerados como **vehículos**. Para ello habrá que atenerse a la definición que la LSV otorga en su Anexo I: “Vehículo. **Aparato apto para circular** por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2”. Por tanto, **no serán considerados ni peatón, ni vehículo a motor**, por lo que hay que saber dirigir las actuaciones policiales, ya sea por infracciones a las normas de circulación, alcoholemias, presencia de drogas en el organismo, etc. Lo que les hace a todos comunes es su motor eléctrico.
- **No** requieren **permiso de conducir**.
- **No** requieren **permiso de circulación** y, por ende, no se matriculan.
- **No** requieren **Seguro de Responsabilidad Civil** derivada de la circulación de vehículos al no ser necesaria una autorización para circular (artículo 2 *Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 octubre, por el que se aprueba la*

Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, en relación al artículo 1 de su reglamento de desarrollo aprobado por Real Decreto 1507/2002, de 12 de septiembre, en adelante SOA y RSOA, respectivamente). No obstante, podrán contratarlo de forma voluntaria.

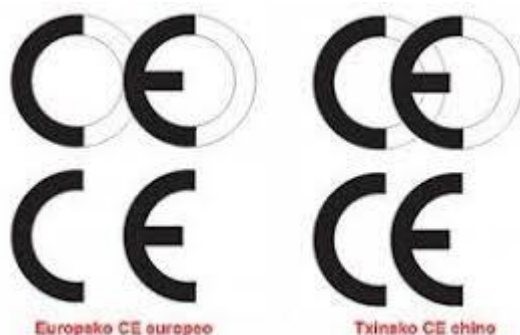
- Se clasifican en varios grupos según su tamaño, potencia, peso, velocidad, destino para ser usado (particular o para servicio público)...Además de ello, los del Grupo C previstos en el Anexo de la Instrucción 16 / V-124, si se asemejan a ciclos o bicicletas deben adaptar su uso a lo que disponga para ellas la actual normativa de tráfico y su desarrollo reglamentario.
- Último y no menos importante, **deben estar homologados** conforme a la normativa europea y nacional, es decir, en base a la **Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria**. Esto quiere decir que deben estar homologados como aparatos o máquinas, para garantizar la seguridad del producto.

HOMOLOGACIÓN DE LOS VMP

Dada la homologación, deben obtener a la hora de su adquisición y llevar consigo, lo siguiente:

- **El mercado CE** de la máquina de modo visible:

El mercado CE (no confundirlo con el chino).



- * Razón social del fabricante.
- * Designación de la máquina.
- * Número de serie.
- * Año de fabricación.

- **Declaración CE de Conformidad.**
- **Manual de Instrucciones.**

Por tanto, en cuanto al tema de certificado de conformidad u homologación, queda de la siguiente manera:

SI NO SUPERA LOS 6 KM/HR...

→ **Quedaría excluido del concepto de Vehículo de Movilidad Personal.** Cuando un dispositivo de movilidad no supera los 6 km/h se entiende que **su función no es la movilidad**, sino que se trata de un juguete. En este sentido, habrá que **aplicar los requisitos técnicos exigibles al Mercado CE de Juguetes** teniendo en cuenta el Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes y, además las Directivas de Compatibilidad Electromagnética, RoHS II y Baja Tensión, al tratarse de un juguete electrónico.

SI SUPERA LOS 6KM/HR Y ALCANZA LOS 25 KM/HR...

→ **Estaríamos ante un Vehículo de Movilidad Personal.** Estos VMP no se rigen por la normativa europea de homologación de vehículos, sino que **se tratan de Dispositivos Eléctricos** a los que habría que aplicar las directivas que afectan a este tipo de producto para certificarse con el Mercado CE. (*Mercado CE de Patinetes Eléctricos.*)

SI SUPERAN LOS 25 KM/HR Y ALCANZAN LOS 45 KM/HR...

→ Estamos ante vehículos como ciclomotores, coches o bicicletas eléctricas que requerirán una **homologación E-mark** en base a la normativa europea de homologaciones de vehículos. Ya no se tratarían de Vehículos de Movilidad Personal y se les exigirían los requisitos que impone la Unión Europea a cualquier tipo de vehículo para circular de manera legal. (*Homologación de Vehículos.*)

ACTUACIÓN POLICIAL CON VMP

¿Qué sucede si no se cumple lo anterior?

Pues que sería constitutivo de una **infracción a la propia Ley de Industria**, concretamente en referencia al artículo 31 de la misma (*Distribución, comercialización, venta o utilización de productos, aparatos o elementos sujetos a seguridad industrial sin cumplir las normas reglamentarias, cuando comporte daño o peligro para las personas*). Los responsables serían el vendedor y el conductor.

Asimismo, podría ser incluso constitutivo de infracción a **la Ley de Defensa**

de los Consumidores y Usuarios en Andalucía, aprobada por Ley 13/2003, de 17 de diciembre, concretamente a su artículo 71.2, relativo a los marcados y documentos que deben llevar las máquinas homologadas. El responsable sería el vendedor.

La carencia de alguno de estos requisitos convierte a la máquina en insegura para el uso personal.

No obstante, también sería constitutivo de **infracción muy grave en materia de vehículos**, ya que el Codificado de Tráfico recoge como infracción el circular con vehículos NO susceptibles de ser matriculado por no estar homologados (art.1 RgVeh). El responsable sería el conductor/titular del aparato.

En todas las infracciones expuestas se pueden tomar las **medidas preventivas** oportunas, mediando el artículo 68 de la Ley 13/03 antes expuesta, o el artículo 104 de la LSV.

En base a lo anteriormente expuesto, **se podría actuar** perfectamente, sin tener porqué dejar ir el asunto esgrimiendo un criterio de falta de normativa, ya que hemos comprobado que, aunque haya sido una novedad y nos ha cogido a todos un poco desprevenidos por el gran aumento del uso de estos aparatos, base normativa hay, y bastante anterior a dicho auge, necesitando, desde luego, una unificación de pareceres a nivel estatal y el uso de estos en casco urbano a través de las Ordenanzas Municipales, donde los Ayuntamientos aún no están totalmente comprometidos.

Estos vehículos tienen unas determinadas características según al grupo que pertenezcan, e incluso requieren de **autorización municipal si se destina a un servicio público**, como por ejemplo, el turístico. Si exceden estos caracteres dejarán de ser VMP para pasar a ser ciclomotores ligeros (en algunos casos, incluso motocicletas dada la potencia que desarrollan).

No pueden ser homologados todos ellos como ciclomotor porque la normativa Europea **Reglamento nº 168/2013**, y su homólogo nacional, **el Real Decreto 750/2010, de homologación de vehículos a motor, remolques, semirremolques, sus partes o piezas**, establecen para tal consideración unos caracteres básicos que los VMP no alcanzan.

CARACTERÍSTICAS DE LOS VMP

Características	A	B	C0	C1	C2
Velocidad máx.	20 km/h	30 km/h	45 km/h	45 km/h	45 km/h
Masa	≤ 25 kg	≤ 50 kg	≤ 300 kg	≤ 300 kg	≤ 300 kg
Capacidad máx. (pers.)	1	1	1	3	3
Ancho máx.	0,6 m	0,8 m	1,5 m	1,5 m	1,5 m
Radio giro máx.	1 m	2 m	2 m	2 m	2 m
Peligrosidad superficie frontal	1	3	3	3	3
Altura máx.	2,1 m	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	1,9 m
Timbre	NO	SI	SI	SI	SI
Frenada	NO	SI	SI	SI	SI
DUM (distribución urbana mercancías)	NO	NO	NO	NO	SI
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.



Las características, establecidas por la DGT, son las siguientes:

CICLOMOTORES ELÉCTRICOS

Para saber de lo que estamos hablando, habrá que explicar qué se considera ciclomotor:

“Ciclomotor: 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 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.”*

Es decir, cualquier vehículo de 2, 3 o 4 ruedas (estos últimos de TARA hasta 350 kg) que de forma simultánea cumplan los siguientes requisitos:

- Que su velocidad máxima no sea superior a 45 km/hora.
- Que su potencia máxima sea inferior o igual a 4 kW.

Tendrá la consideración de ciclomotor eléctrico, que a su vez tiene la consideración de auténtico ciclomotor.

- Aparecen clasificados en la TIT con los dígitos 03 00 (anexo II RGVEH).
- El Reglamento Europeo UE 168/2013 los clasifica en los tan últimamente de moda L1eB.

Como hemos mencionado en las páginas anteriores, cuando exceden las características del Anexo de la *Instrucción 16/V-124 DGT* pasan a ser ciclomotores porque si se adaptan a la normativa europea y nacional (*Reglamento nº168/13 y R.D. 750/2010, respectivamente*).

La confusión ha llegado a tal punto que se han puesto en circulación vehículos que alcanzan velocidades de hasta 80 km/h, con un tamaño similar al de un ciclomotor, en el que suelen ocupar dos plazas (conductor y pasajero trasero). Al estar, la inmensa mayoría, sin matricular, hay quienes siguen dando por hecho que son VMP, siendo una consideración errónea.

Estos vehículos ya vienen de fábrica dispuestos para su venta sin matricular, ya que cabe la posibilidad de que se destinen únicamente para su uso en vías de uso privado y excluidas de la aplicación de la normativa de tráfico. No obstante, hay quienes lo consideran un error, ya **que los clientes no tienen suficiente información sobre qué es lo que compran, con el consiguiente perjuicio**. Por tanto, se observa una falta de eficacia y eficiencia entre los

Ministerios de Industria y el del Interior.

Ante tal problema, la DGT no ha tenido más remedio que sacar una nueva Instrucción para clarificar las actuaciones con los vehículos eléctricos que exceden las características de los VMP. Así, la **Instrucción 19 / V-134** aclara que si exceden dichas características, serán considerados ciclomotores, homologados como L1e-A o L1e-B. Dicha instrucción ha sido sustituida por la DGT de forma transitoria hasta la nueva regulación del RGVEH y la normativa Europea, siendo la actual la **Instrucción 2019/S-149 TV-108.**

El más visto es el siguiente:



Sin embargo, también suelen verse los siguientes:



Estos últimos, conforme a la normativa de homologación, lo hacen como L1e-B según su certificado de características técnicas.

ACTUACIÓN POLICIAL CON CICLOMOTORES ELÉCTRICOS

¿Qué ocurre si vemos a estos vehículos circulando por las vías públicas sin estar matriculados?

Pues se denunciaría como **infracción muy grave al artículo 1 del Reglamento General de Vehículos** (R.D. 2822/98, de 23 de diciembre), proceder a su inmovilización y, en su caso, retirada conforme a los artículos 104 y 105 LSV.

No obstante lo anterior, no es un vehículo a motor, pero si ciclomotor (son definiciones diferentes), y por tanto deben tener autorización para circular, lo que conlleva a la **obligación de poseer un seguro de responsabilidad civil** que cubra las responsabilidades derivadas de su circulación.

Asimismo, su conductor debe llevar **casco de protección homologado** y estar en posesión de una **autorización administrativa para conducir**, generalmente, el **permiso AM**. Sin embargo, si es de una potencia máxima de 11 KW y cilindrada máxima de 125 cm³, poseerán el A1, y si la potencia máxima es de 35 KW, necesitarán el A2. Por todo ello, solemos ver conductores de todas las edades que quizás no tengan los permisos requeridos, ya sea por desconocimiento u otro motivo, cometiendo posibles infracciones de tráfico.

En el caso de que estos vehículos **no se encuentren ni siquiera homologados** conforme a la normativa europea, provenientes fundamentalmente de China, será **denunciado vendedor y conductor a la Ley de Industria, al Reglamento General de Vehículos y el aparato debería ser intervenido** (como hemos visto con los VMP).

El problema surge cuando estos vehículos que, conforme al Reglamento Europeo 168/13, son ciclomotores según sus características, pero no están homologados en España ya que son aparatos nuevos y ni siquiera vienen recogidos en su homólogo nacional, el R.D. 750/2010.

En dicho caso, la normativa administrativa que cabe es la denuncia al artículo 1 del RGVeh y a la Ley de Industria, además de su retirada. No procediendo entonces a la denuncia referente a la ITV, el SOA...como si estuviese homologado.

Por tanto, esté o no homologado en España como ciclomotor, al conductor del mismo **no se le debe instruir penalmente por delito del 384 CP**, y así se pronuncia la **Fiscalía Provincial de Málaga en su Nota 4/20**, donde hace hincapié en que, aunque exista el Reglamento Europeo, dicha norma no está traspuesta al ámbito nacional, existiendo un vacío legal, sin perjuicio de las instrucciones de la

DGT, a las que considera notas meramente orientativas.

En cuanto a la atribución de los tipos penales recogidos en el artículo 384 CP, se está a la espera de la aclaración por parte de la Fiscalía de Seguridad Vial. Pues de momento el **criterio del Fiscal Coordinador de Seguridad Vial de Andalucía** es el siguiente: *“teniendo en cuenta que la legislación española todavía no tiene legislados estos tipos de vehículo y hasta en tanto en cuanto no se reforme el RGVEH, por razones de seguridad jurídica y para no crear un precedente jurisprudencial que pueda generar problemas, sería conveniente que las infracciones cometidas con los **L1eB** se resuelvan en la vía administrativa salvo:*

- *Homicidios imprudentes (art. 142 CP).*
- *Lesiones imprudentes (art. 152 CP).*
- *Omisión de socorro (art. 195 CP).*
- *Alteración de la vía con grave riesgo (art. 385 CP).*

No obstante, para dejar patente que ni la propia Administración de Justicia se entienden, ha salido recientemente una **Sentencia del Penal 2 de Cáceres**, en la que argumenta que si se aplica el Reglamento Europeo 168/13 y debe relacionarse con el concepto de ciclomotor que establece la LSV, considerando a un L1e-B como ciclomotor y teniendo en cuenta que está obligado a poseer autorización administrativa para conducir. Sin embargo, en dicha sentencia, **se absuelve al acusado por error de tipo (art.14 CP)** al desconocer que dicho aparato es un ciclomotor.

Dada la controversia creada y las próximas publicaciones de normativas de tráfico que recojan todos estos pareceres, lo mejor es aplicar el **principio de mínima intervención** en materia penal, dado que, aunque la Nota de Fiscalía solo sea provincial, es un órgano jerárquico y dependiente, por lo que hay que suponer que sus conclusiones son todas iguales en cualquier parte del país, sin mencionar que las PPLL debemos adaptarnos a las instrucciones del Fiscal Coordinador de Seguridad Vial.

BICICLETAS DE PEDALEO ASISTIDO

Estos tipos de vehículos ya se encontraban en nuestras vías antes que los VMP.

Tienen su propia definición legal en materia de tráfico en el Reglamento General de Vehículos, aunque se consideren ciclos, siendo la siguiente:

“Bicicleta que utiliza un motor, con potencia no superior a 0,5 kw como ayuda al esfuerzo muscular del conductor. Dicho motor deberá detenerse cuando se dé

cualquiera de los siguientes supuestos:

- *El conductor deja de pedalear*
- *La velocidad supera los 25 km/h.”*

Las bicicletas de pedaleo asistido normales, las que no requieren matriculación, ni permisos de conducir, ni SOA, son estas últimas de la definición, que **no sobrepasan los 25 km/h de velocidad y una potencia inferior o igual a 250W.**

Reseñar que el RGVEh es anterior a la norma Europea y abarca hasta 500W, es decir, 0´5 kw, no siendo de aplicación. La DGT estima en la misma dirección a la normativa europea.

Si superan dicha velocidad o potencia, son ciclos a motor, que se asemejan a ciclomotores pero sin entrar dentro de dicha definición, por lo que aún no tiene tal consideración a efectos penales.

Asimismo, muchas de estas bicicletas llevan incorporados “gadgets” o deslimitadores de velocidad para que superen los 25 km/h, teniendo igualmente la condición de ciclo a motor, aunque no esté homologado como tal.

ACTUACIÓN CON BICICLETAS DE PEDALEO ASISTIDO

¿Qué ocurre si vemos a estos aparatos sin reunir los requisitos legales?

Por tanto, **se puede proceder por la vía administrativa** cualquier carencia de requisitos pero, **en cuanto a instruir penalmente, hay que tener la consideración al siguiente criterio de la Fiscalía de Seguridad Vial** en cuanto a la atribución de los tipos penales recogidos en el artículo 384 CP, dado que se está a la espera de la aclaración por parte de dicho organismo judicial **de si le da a los ciclos de motor la consideración total de ciclomotores.**

De momento, el criterio es: *“teniendo en cuenta que la legislación española todavía no tiene legislados estos tipos de vehículo y hasta en tanto en cuanto no se reforme el RGVEH, por razones de seguridad jurídica y para no crear un precedente jurisprudencial que pueda generar problemas, sería conveniente que las infracciones cometidas con los **L1eA** se resuelvan en la vía administrativa salvo:*

- *Homicidios imprudentes (art. 142 CP).*
- *Lesiones imprudentes (art. 152 CP).*
- *Omisión de socorro (art. 195 CP).*
- *Alteración de la vía con grave riesgo (art. 385 CP).*

También las hay que llevan acelerador que aumenta la velocidad y potencia de dicho vehículo, ya sea instalado en la empuñadura, mediante gatillo o un botón. Estas directamente deben venir homologadas como L1e-A aunque ni siquiera alcancen la velocidad de 25 km/h. El hecho de llevar acelerador aunque no supere las características de la definición, ya hace romper la propia definición de bicicleta de pedaleo asistido en lo referente a “ayuda al esfuerzo muscular”, por lo que entendemos que sería ciclomotor **L1e-B**.

Bicicleta pedaleo asistido:



Ciclo a motor L1e-A:



La Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE) no aceptó de buen agrado la **Instrucción 19 / V-134 DGT** ya que no era aclaratoria en cuanto a la calificación y diferenciación de bicicleta de pedaleo asistido y ciclomotor L1e-A, por lo que la **DGT sacó una Nota Aclaratoria** en 24 horas aclarando que **sólo las L1e-A necesitan matriculación**.

CLASIFICACIÓN DE BICICLETAS DE PEDALO ASISTIDO

Existen, fundamentalmente, 3 tipos de estos aparatos:

- La bicicleta de pedaleo asistido convencional (EPAC): Bicicleta que utiliza un motor, con potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250W, como ayuda al esfuerzo muscular del conductor. Dicho motor deberá detenerse cuando se de cualquiera de los siguientes supuestos: a) el conductor deja de pedalear; b) la velocidad supera los 25 km/h.
- Powered Cycles (bicicletas eléctricas de carga): Bicicleta que utiliza un motor, con potencia nominal continua máxima inferior o igual a 1.000W, como ayuda al esfuerzo muscular del conductor. Dicho motor deberá detenerse cuando se de cualquiera de los siguientes supuestos: a) el conductor deja de pedalear; b) la velocidad supera los 25 km/h.
- Speed Ebikes: Bicicleta que utiliza un motor, con potencia nominal

continua máxima inferior o igual a 4.000W, como ayuda al esfuerzo muscular del conductor. Dicho motor deberá detenerse cuando se de cualquiera de los siguientes supuestos: a) el conductor deja de pedalear; b) la velocidad supera los 45 km/h.

Las dos últimas opciones:

- Deben ser homologadas según el Reglamento EU 168/2013.
- Deben ser matriculadas y pasar las correspondientes ITV
- Deben ser aseguradas
- Deben conducirse en posesión del permiso de conducir ciclomotor.

DIFERENCIAS ENTRE L1e-A Y L1e-B

El L1e-A es un ciclo CON PEDALES con propulsión auxiliar mayor a 250W e igual o menor a 1.000W, y aunque sea menor, teniendo acelerador o deslimitador, porque rompe la definición legal.

El L1e-B es un ciclo con acelerador o pedales que tenga una potencia superior a 1.000W, siendo motocicleta si supera los 4.000W (4kw).

Esto es por la definición de cada uno en el Reglamento UE 168/13 sobre homologación de vehículos de 2 o 3 ruedas y cuatriciclos:

CATEGORÍA	DESCRIPCIÓN	ANEXO II RGVEH
L	Ciclomotor: vehículo de 2, 3 o 4 ruedas, hasta 45km/h, hasta 50cm ³ por combustión interna o hasta 4 kw si es motor eléctrico, con masa inferior a 350kg	03
L1e	Veh.de motor de 2 ruedas ligero (ciclomotor): hasta 45km/h, hasta 50cm ³ por combustión interna o hasta 4kw si es eléctrico.	03
L1e-A	Ciclo de motor: <u>diseñados para funcionar a pedal</u> , con una propulsión cuyo objetivo es el auxilio al pedaleo. Hasta 25km/h y hasta 1 kw. Podrán ser de 2 o 3 ruedas si cumplen estos requisitos. (Aquí entran las bicicletas eléctricas que sobrepasen las características técnicas de los EPAC y no superen las de la categoría L1e).	03
L1e-B	Ciclomotor de 2 ruedas: cualquier otro de la categoría L1e que NO cumplan los requisitos	03

de la subcategoría L1e-A, es decir, que superen las prestaciones de esta categoría o no tengan pedales. (Aquí entran los scooters eléctricos que sobrepasan la categoría VMP clase B y no superen las categorías L1-e.)

NUEVA INSTRUCCIÓN DE LA DGT 2019/S-149 TV-108, de 3 de diciembre.

¿Qué viene a decir?

Pues que mientras se modifica el RGEVH en consonancia con la normativa Europea, opta por aclarar transitoriamente los conceptos jurídicos y formas de actuación por parte de las Policías Locales. Asimismo, **sustituye a la Instrucción 19/ V-134 de la DGT, pero no a la 16/ V-124.**

No recoge nada nuevo en lo ya visto, pero si **profundiza en los L1e-A ciclos de motor**, es decir, los que exceden de ser bicicletas de pedaleo asistido.

Consideraciones de esta nueva instrucción:

Consideración del usuario de VMP o de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos.

El concepto nº 1 del Anexo I del Texto refundido de la LTSV, define al conductor como la “persona que, con las excepciones del párrafo segundo del punto 4 maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales”. Además, el concepto nº 2 define a vehículo como “aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2.”

Teniendo en cuenta que en la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico se estimó que los VMP deben de tener consideración de vehículos, por aplicación del citado concepto nº 1, quien lo maneja debe de tener la consideración de conductor a los efectos de la normativa de tráfico, y especialmente en lo que se refiere a comportamientos prohibidos por esta normativa.

Con mayor motivo, esta consideración de conductor se aplicará también en todos los supuestos en los que el vehículo sobrepase las características técnicas admitidas para un VMP.

Normativa técnica aplicable a los ciclos de motor incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) nº 168/2013: subcategoría L1e-A.

Dentro del Reglamento (UE) nº 168/2013, estos vehículos conforman una subcategoría dentro de la categoría L1e “vehículo de motor de dos ruedas ligero”. En concreto, la subcategoría L1e-A se denomina “**ciclo de motor**”, por lo que se trata de una subcategoría distinta al L1e-B -“**ciclomotor de dos ruedas**” y, a todos los efectos, **no tendrá la consideración técnica de ciclomotor, aunque se les exijan las autorizaciones administrativas para conducir y circular, así como el seguro.**

Los ciclos de motor de la subcategoría L1e-A, según recoge el Reglamento (UE) nº 168/2013 en su artículo 4.2 y anexo I 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 y su potencia nominal o neta continua máxima **es $\leq 1\ 000$ W.** Los ciclos de motor de tres o cuatro ruedas que cumplan los criterios específicos de subclasificación adicionales descritos previamente se clasifican como equivalentes técnicamente a los vehículos L1e-A de dos ruedas.”

También conviene señalar que el Reglamento UE 168/2013 excluye de su ámbito de aplicación, en el artículo 2.2.h), las bicicletas de pedales con pedaleo asistido, equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear. Estos ciclos quedan exentos de autorización administrativa para circular, seguro obligatorio y autorización administrativa para conducir.

Definición de VMP prevista en la próxima modificación del Reglamento General de Vehículos.

El proyecto de modificación del Reglamento General de Vehículos definirá al Vehículo de Movilidad Personal como el 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 autoequilibrado. Quedan excluidos de esta consideración:

- Vehículos sin sistema de auto-equilibrio y con sillín.
- Vehículos concebidos para competición.
- Vehículos para personas con movilidad reducida.

- Vehículos con una tensión de trabajo superior a 100VCC o 240VAC.
- Vehículos incluidos en el ámbito del Reglamento (UE) N2 168/2013.

Cuestiones generales para la formulación de denuncias

Con carácter general, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y control del tráfico tendrán en cuenta las siguientes reglas generales en la formulación de las denuncias:

-Datos a recoger en la denuncia. El agente de la autoridad deberá indicar en el boletín de denuncia todos los datos identificativos posibles sobre el vehículo, tales como fabricante, marca, modelo, potencia, número de chasis si lo tuviera, año de fabricación si consta, etc. Incluso, si fuera posible, adjuntar fotografía del mismo. Todo ello permitirá al instructor determinar, en casos dudosos, qué tipo de vehículo es objeto de denuncia.

-Detracción de puntos. En los casos en los que esté claro que el tipo de vehículo es un VMP no procederá aplicar detracción de puntos en los expedientes iniciados por posible comisión de alguna de las infracciones contempladas en el Anexo II del Texto refundido de la LTSV. En caso de vehículos cuyas características técnicas no queden recogidas en la definición relativa a los VMP si procederá incluir la detracción de puntos entre los datos consignados en los oportunos boletines de denuncia, pues se tratará de vehículos que requerirán autorización administrativa para conducir o que deberían ser susceptibles de tenerla.

-Velocidad. La velocidad a la que circula el vehículo puede ser un elemento importante para poder determinar su clasificación desde el punto de vista de las autorizaciones administrativas que requiere, por lo que, en la medida de lo posible, los agentes de la autoridad deben hacer constar la velocidad a la que el aparato circula. Para ello, el agente deberá describir en el boletín de denuncia que se ha constatado durante un tiempo suficiente la velocidad mediante el velocímetro del vehículo policial. Es necesario aclarar que el objeto de tener constancia de la velocidad a la que se circula es tener una referencia sobre el tipo de vehículo en cuestión.

Denuncias relativas a autorizaciones administrativas

De forma simplificada, y de cara al objeto de esta Instrucción, que se centra en la actuación en caso de conductas contrarias a la normativa de tráfico, las principales dudas que están surgiendo en estos momentos a los agentes de la autoridad y a los usuarios, se refieren a la consideración administrativa de los distintos tipos de vehículos y a los requisitos para su conducción.

No es objeto de esta Instrucción el tratamiento de conductas infractoras cometidas circulando con bicicletas de pedaleo asistido, al tener éstas la

consideración de bicicleta a todos los efectos.

Para la formulación de las denuncias sobre autorizaciones administrativas se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

Con carácter general:

1. Los artilugios que no sobrepasan la velocidad de 6 km/h. tienen la consideración de juguetes.
2. Los VMP están fuera del ámbito de aplicación del 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 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.
3. Los vehículos que son objeto de regulación en el Reglamento (UE) nº 168/2013, requieren de autorización administrativa para circular, autorización administrativa para conducir –diferente según el tipo de vehículos de que se trate- y seguro obligatorio.
4. Los aparatos que no tienen consideración de VMP y que a su vez están fuera del ámbito de aplicación de Reglamento (UE) nº 168/2013 no pueden circular por las vías públicas.

Vehículos comercializados como VMP o que no encajan en esta tipología de vehículos.

Si el vehículo desarrolla una velocidad superior a 25 km/h. no tiene la consideración de VMP. En estos supuestos existen las siguientes opciones:

a) El vehículo entra en el ámbito de aplicación del citado Reglamento (UE) nº 168/2013. Los supuestos que más dudas y conflictos están generando en estos momentos son los llamados patinetes con asiento o sillín, y por ello habrán de tenerse en cuenta los siguientes aspectos:

- Si el sillín del patinete se sitúa a una altura superior a 540 mm el vehículo entra dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) nº 168/2013, y requiere de autorización administrativa para circular y autorización administrativa para conducir.

«Punto R» o «punto de referencia de la plaza de asiento»: punto previsto definido por el fabricante del vehículo para cada plaza de asiento y establecido con respecto al sistema de referencia tridimensional.

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.

- En caso de que su potencia nominal sea igual o inferior a 4.000 w y desarrolle una velocidad máxima igual o inferior a 45 km/h se tratará un vehículo de la sub-categoría L1e-B “ciclomotor de dos ruedas” conforme el Anexo I del Reglamento (UE) nº 168/2013-, y el conductor precisará de permiso de conducción de la clase AM.
- Si el vehículo supera alguna de las prestaciones de potencia o de velocidad anteriormente indicadas se tratará de un vehículo de la categoría L3e – “motocicleta de dos ruedas” conforme el Anexo I del Reglamento (UE) nº 168/2013-. Dependiendo de su potencia y relación peso-potencia será necesario disponer de permiso de conducción de las clases siguientes:
 - Motocicletas de prestaciones bajas (L3e-A1) con potencia nominal o neta continua máxima ≤ 11 kW y una relación potencia/peso $\leq 0,1$ kW/kg: al menos, permiso de conducción de la clase A1 o B con más de 3 años de antigüedad.
 - Motocicletas de prestaciones medias (L3e-A2) con potencia nominal o neta continua máxima ≤ 35 kW y una relación potencia/peso $\leq 0,2$ kW/kg.: al menos permiso de conducción de la clase A2.
 - Motocicletas de prestaciones altas (L3e-A3) vehículos de motor de dos ruedas que no puedan clasificarse dentro de las subcategorías L3e-A1 y L3e-A2: permiso de conducción de la clase A.

Por lo indicado, en los casos en los que se incumplan alguno o todos los requisitos descritos, se deberán formular las oportunas denuncias por infracción muy grave al artículo 1.1 del Reglamento General de Vehículos (opción 1.2.5A), con sanción de 500 €. Para conducir estos vehículos se requiere estar en posesión de permiso de conducción correspondiente, por lo que, en su caso procede denuncia por infracción al artículo 1.1 del Reglamento General de Conductores (opción 1.1.5A), con sanción de 500 €.

Asimismo, se estima que en estos casos concurren los requisitos establecidos en los artículos 1.1 y 1.2 del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, toda vez que se trata de un vehículo impulsado a motor que requeriría de autorización administrativa para circular

(artículo 1.1), generador de un riesgo derivado de un hecho de la circulación (artículo 1.2). En consecuencia, procede formular denuncia por infracción a los artículos 2 y 3 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (opción SOA 2.1.5F, sancionado con 1.000 €).

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.

b) El aparato o vehículo, que aparentemente ofrece prestaciones superiores a un VMP, no cumple los requisitos del Reglamento (UE) nº 168/2013. En este caso, el vehículo no puede circular por las vías objeto de regulación. Procederá formular denuncia por carecer de autorización administrativa para circular (opción 1.1.5A), con sanción de 500 €. Así mismo, también procederá la inmovilización y el depósito.

Dentro de este grupo se incluyen los casos de VMP que hayan sido manipulados para alterar la velocidad o las características técnicas.

Denuncias a usuarios de vehículos de tipo L1e-A (ciclos de motor)

En estos casos, se trata de un vehículo que aunque no tiene la categoría técnica de ciclomotor, pero para el que se requiere de autorización administrativa para circular, seguro obligatorio y autorización administrativa para conducir (permiso de la clase AM), por lo que, en caso de faltar alguno o todos estos requisitos procederá formular denuncia por los motivos descritos en el apartado anterior.

Comportamientos de circulación que deben ser objeto de denuncia

Los comportamientos más frecuentemente detectados que suponen infracción a la normativa de tráfico en la actualidad son los siguientes:

Circulación por aceras y zonas peatonales. El artículo 121.1 del Reglamento General de Circulación establece que las zonas peatonales son los espacios de circulación exclusiva de los peatones, estando éstos obligados a transitar por ellas. Dada la consideración del peatón como usuario vulnerable de la vía, y teniendo en cuenta especialmente el mayor riesgo de vulnerabilidad de las personas con discapacidad y con movilidad reducida, las Administraciones públicas competentes deben velar porque estos espacios sean seguros para ellos.

En este sentido, puestos en relación los apartados 4 y 5 del artículo 121 del Reglamento General de Circulación, se concluye que está prohibida la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales, cabiendo la excepción de circulación por estas partes de las vías cuando se trate únicamente de monopatines, patines a aparatos similares que lo hagan exclusivamente a paso

de persona.

Sin perjuicio de lo que puedan establecer las Ordenanzas Municipales en vías urbanas, en los supuestos objeto de la presente instrucción, la circulación en un VMP fuera de las excepciones previstas constituye infracción grave al artículo 121.5 del citado Reglamento General de Circulación (opción 121.1.5A), sancionado con 200 €.

Infracciones relativas a tasas de alcohol y presencia de drogas. Los conductores de VMP o de vehículos similares están obligados a someterse a las pruebas de detección de tasas de alcohol y de presencia de drogas, toda vez que el artículo 14.2 del Texto refundido establece: “El conductor de un vehículo está obligado a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo”. En principio, y salvo que la Fiscalía competente de la provincia pueda establecer otros criterios de cara a una posible imputación por delito tipificado en el artículo 379.2 del Código Penal, y que siempre serán de aplicación preferente, los casos de negativa a someterse a las pruebas serán denunciados como infracción al artículo 21.1 del Reglamento General de Circulación en caso de alcohol (opción 21.1.5F, con sanción de 500 o de 1.000 € según proceda), o al artículo 14.2 del Texto refundido de la Ley de Tráfico, en caso de drogas (opción LSV 14.2.5A, con sanción de 1.000 €).

En el caso de que los conductores sometidos a las pruebas de detección de alcohol o presencia de drogas arrojen resultado positivo, procederá formular denuncia por infracción a los artículos 20.1 del Reglamento General de Circulación (opción 20.1.5A, con sanción de 500 o de 1.000 € según proceda) o del artículo 14.1 del texto refundido (opción LSV 14.1.5A), según se trate de alcohol o de drogas, respectivamente.

En el caso de tasas de alcohol, se tendrá en cuenta lo siguiente:

- Se tomará como referencia la tasa general de 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, salvo en los casos en los que el interesado disponga de autorización administrativa para conducir y conduzca un vehículo que entra dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) nº 168/2013. En este caso, se aplicará el régimen general de tasas del artículo 20 del Reglamento General de Circulación.
- Procedería aplicar, en su caso, la inmovilización y depósito del vehículo, de acuerdo con lo previsto en los artículos 104.1.d) y 105.1.c) del Texto refundido de la Ley de Tráfico.

- **Otros supuestos.** Con carácter general, a los conductores de los VMP o de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos se les aplican todas las obligaciones que la legislación de tráfico establece para los conductores de vehículos, excepto las previsiones expresas aplicables únicamente para los conductores de ciclos, ciclomotores o vehículos a motor.

En este sentido, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y disciplina del tráfico tendrán en cuenta los siguientes supuestos recogidos en el artículo 18.1 de texto reglamentario, que se refiere, con carácter general, a “conductores de vehículos”

-Teléfono móvil. El artículo 18.2 del Reglamento General de Circulación prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación por lo que procederá denuncia contra el conductor por infracción a este precepto (opción 12.2.5B, sanción de 200 €).

-Circular dos personas en un VMP. Teniendo en cuenta que el artículo 9.1 del Reglamento General de Circulación establece que “El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de las plazas que tenga autorizadas”, y que, por otra parte, el artículo 10.1 señala que “Está prohibido transportar personas en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas en los vehículos”, en los casos en los que circulen dos o más personas en un VMP procederá formular denuncia por infracción al artículo 9.1 citado (opción 9.1.5E, sanción de 100 €).

-Auriculares. El artículo 18.2 del Reglamento General de Circulación prohíbe, asimismo, conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, por lo que los casos detectados deberán ser objeto de denuncia contra el conductor por este precepto (opción 12.2.5A, sanción de 200 €).

-Cascos y otros elementos de protección. En el caso de vehículos que estén dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) nº 168/2013, circular sin casco de protección es una infracción recogida en el 118.1 del Reglamento General de Circulación (opción 5A, sanción de 200 € y detracción de 3 puntos).

En el caso de VMP, a falta en estos momentos de una regulación en el Reglamento General de Circulación, habrá que estar a lo que disponga la correspondiente Ordenanza municipal.

En los supuestos de uso obligatorio de casco de protección también procede la inmovilización del vehículo de acuerdo con el artículo 104.1.c) del TLSV.

-Circulación nocturna sin alumbrado ni prendas o elementos reflectantes. En los supuestos en los que se circule con cualquiera de los vehículos objeto de la presente instrucción de noche o en situaciones de escasa visibilidad, y el agente constate que el vehículo en cuestión no dispone de 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, el usuario no ha adoptado la diligencia y precaución necesarias para evitar ponerse en peligro, por lo procede formular denuncia por infracción al artículo 3.1 del Reglamento General de

Circulación (opción 5C, con sanción de 200 €). (Si entra dentro del Reglamento UE 168/13 entonces hay que aplicar lo correspondiente a cada infracción al dejar de ser VMP).

-Paradas y estacionamientos. A los vehículos objeto de la presente instrucción les es de aplicación el régimen de infracciones previsto en las normas sobre paradas y estacionamientos recogido en los artículos 90 y siguiente del Reglamento General de Circulación, y de acuerdo con lo que también recogen las Ordenanzas municipales de movilidad.

-Infracciones cometidas por menores de edad. En estos casos, hay que estar a lo que establece el artículo 82.b) de la LTSV: “Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de la multa impuesta sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores.

CONSULTA DE LA POLICIA FORAL DE NAVARRA RESPECTO AL SIGUIENTE VEHÍCULO



La consulta es la siguiente:

Informe relativo al tipo de vehículo objeto del informe nº IDA-036/19 de la Policía Foral de Navarra

En relación con la petición de informe referenciado, se participa lo

siguiente:

I. Características del vehículo

Según los datos del informe de la Policía Foral de Navarra, el vehículo en cuestión, mencionado como “ciclomotor eléctrico”, tiene las siguientes características según la hoja de especificaciones que se aporta en el informe fotográfico:

- Motor de potencia de 250 w.
- Velocidad de 25 km/h.
- Altura de asiento: 73 cm- 83 cm.
- No dispone de pedales.

II. Posible consideración del vehículo

Por la descripción dada, parece que la altura mínima del sillín es de 730 mm. De acuerdo con artículo 2.2.k) Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, cuando un vehículo de dos ruedas dispone de una plaza de asiento para el conductor en el que el “punto R” se sitúa a una altura superior a 540 mm. se incluye dentro del ámbito de aplicación del mismo.

El “punto R” o “punto de referencia de la plaza de asiento” es el punto previsto definido por el fabricante del vehículo para cada plaza de asiento y establecido con respecto al sistema de referencia tridimensional. Se mide desde el suelo hasta el punto de unión entre la cadera y la cabeza del fémur de un usuario de dimensiones y peso percentil 50 (75 kg), sentado en el asiento o a horcajadas en el sillín. En el presente caso, parece que la altura del punto R es superior, sobradamente, a la altura mínima fijada por el Reglamento comunitario, por lo que el vehículo entra dentro de su ámbito de aplicación.

Sentado lo anterior, es necesario catalogarlo de forma concreta, toda vez que el Reglamento (UE) n° 168/2013 establece en su Anexo I la clasificación de estos vehículos. Resulta que:

- Al tratarse de un vehículo de dos ruedas forma parte de la categoría L1e (vehículo de dos ruedas ligero).
- Dada su potencia (250 w), su velocidad (25 km/h), y dado que NO cuenta con un pedal auxiliar de apoyo al pedaleo, formaría parte de la subcategoría L1-eB (ciclomotor de dos ruedas).

Por aplicación de la normativa nacional, al tratarse de un ciclomotor es necesario que el conductor disponga de autorización administrativa para conducir (permiso de la clase AM).

Madrid, 7 de enero de 2020. EL JEFE DE LA UNIDAD DE NORMATIVA Fco. Javier Villalba Carrasquilla

→ De lo anterior nos puede crear confusión que lo clasifica como ciclomotor, es decir, L1e-B, aunque no exceda los 25 km/h y su potencia sea de 250 W.

El tema radica en que no tiene pedales, por lo que hay que descartar de primera hora que se trate de un ciclo de motor L1e-A o bici de pedaleo asistido.

Como la potencia es inferior a 4 kw (4000 W) y supera los 6 km/h, además de tener el punto R del sillín por encima de los 540 mm (54 cm), es ciclomotor.

Pero parece que DGT se contradice, ya que en la última instrucción **2019/S-149 TV-108, de 3 de diciembre**, cuando los clasifica dice que primero debe superar los 25 km/h y después de eso, mirar el sillín, potencia....

Pero no es así. Ahí la DGT quería hacerla distinguir del L1e-A o bici de pedaleo asistida generando una confusión con esta nueva consulta.

El reglamento UE 168/13 cuando cataloga estos vehículos no habla de la velocidad de 25 km/h, por lo que DGT no puede contradecir dicho reglamento.

Por todo ello, y salir de dudas, vamos a exponer el articulado concreto de dicho reglamento y su Anexo.

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 del mercado de dichos vehículos (Texto pertinente a efectos del EEE)

Artículo 2 : *Ámbito de aplicación*

1. El presente Reglamento se aplicará a todos los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos que se clasifican en el artículo 4 y en el anexo I («vehículos de categoría L»), que están destinados a circular en vías públicas, incluidos los diseñados y fabricados en una o varias fases, y a los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, así como a las piezas y equipos diseñados y fabricados para tales vehículos.

El presente Reglamento se aplicará asimismo a las motocicletas enduro [L3e-AxE (x = 1, 2 o 3)], a las motocicletas trial [L3e-AxT (x = 1, 2 o 3)] y a los quad todo terreno pesados (L7e-B), según se clasifican en el artículo 4 y en el anexo I.

2. El presente Reglamento no se aplicará a los vehículos siguientes:

- b) los vehículos cuya velocidad máxima por construcción no supere los 6 km/h;
- d) los vehículos destinados exclusivamente a ser utilizados por personas con discapacidad física;
- f) los vehículos destinados exclusivamente a ser conducidos por un peatón;
- h) los vehículos destinados exclusivamente a la competición;
- j) los vehículos diseñados y fabricados para ser utilizados por las fuerzas armadas, los servicios de protección civil, los servicios de bomberos, las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público y los servicios médicos de urgencia;
- l) los vehículos agrícolas o forestales regulados por el Reglamento (UE) nº 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas y forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, las máquinas reguladas por las Directivas 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera y la Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las máquinas y los vehículos de motor contemplados por la Directiva 2007/46/CE;
- n) los vehículos destinados fundamentalmente al uso en todo terreno y concebidos para circular en superficies no pavimentadas;
- p) las bicicletas de pedales con pedaleo asistido, equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear;
- r) los vehículos autoequilibrados;
- t) los vehículos que carecen de una plaza de asiento como mínimo;
- v) los vehículos equipados con cualquier plaza de asiento para el conductor en los que el punto R se sitúe a una altura inferior o igual a 540 mm en el caso de las categorías L1e, L3e y L4e, o inferior o igual a 400 mm en el caso de las categorías L2e, L5e, L6e y L7e.

Artículo 4: 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);

b) vehículo de categoría L2e (ciclomotor de tres ruedas), que se divide en las subcategorías siguientes:

- i) vehículo L2e-P (ciclomotor de tres ruedas concebido para el transporte de pasajeros),
- ii) vehículo L2e-U (ciclomotor de tres ruedas concebido para el transporte de mercancías);

c) vehículo de categoría L3e (motocicleta de dos ruedas), que se divide en las subcategorías siguientes según:

i) las prestaciones de la motocicleta [25], que se divide, a su vez, en las subcategorías siguientes:

- vehículo L3e-A1 (motocicleta de prestaciones bajas),
- vehículo L3e-A2 (motocicleta de prestaciones medias),
- vehículo L3e-A3 (motocicleta de prestaciones altas),

ii) usos especiales:

- motocicleta enduro L3e-A1E, L3e-A2E o L3e-A3E,
- motocicleta trial L3e-A1T, L3e-A2T o L3e-A3T;

d) vehículo de categoría L4e (motocicleta de dos ruedas con sidecar);

e) vehículo de categoría L5e (triciclo de motor), que se divide en las subcategorías siguientes:

i) vehículo L5e-A (triciclo), vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros,

ii) vehículo L5e-B (triciclo comercial), triciclo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías;

f) vehículo de categoría L6e (cuatriciclo ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:

- i) vehículo L6e-A (cuatriciclo ligero para carretera),

ii) vehículo L6e-B (cuatrimóvil ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:

- vehículo L6e-BU (cuatrimóvil ligero para el transporte de mercancías): vehículo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías,

- vehículo L6e-BP (cuatrimóvil ligero para el transporte de pasajeros): vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros;

g) vehículo de categoría L7e (cuatriciclo pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:

i) vehículo L7e-A (quad pesado para carretera), que se divide en las subcategorías siguientes:

- L7e-A1: quad para carretera A1,

- L7e-A2: quad para carretera A2,

ii) vehículo L7e-B (quad todo terreno pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:

- L7e-B1: quad todo terreno,

- L7e-B2: buggy con asientos yuxtapuestos (side-by-side),

iii) vehículo L7e-C (cuatrimóvil pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:

- vehículo L7e-CU: (cuatrimóvil pesado para el transporte de mercancías) vehículo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías,

- vehículo L7e-CP: (cuatrimóvil pesado para el transporte de pasajeros) vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros.

ANEXO I: Clasificación de vehículos

Categoría	Denominación de la categoría	Criterios comunes de clasificación
L1e-L7e	Todos los vehículos de categoría L	-longitud $\leq 4\ 000$ mm o $\leq 3\ 000$ mm para los vehículos L6e-B o $\leq 3\ 700$ mm para los vehículos L7e-C, y -anchura: $\leq 2\ 000$ mm, o $\leq 1\ 000$ mm para los vehículos L1e, o $\leq 1\ 500$ mm para los

		vehículos L6e-B y L7e-C y - altura ≤ 2 500 mm y
--	--	--

Categoría	Denominación de la categoría	Criterios comunes de clasificación
L1e	Vehículo de motor de dos ruedas ligero	<ul style="list-style-type: none"> -dos ruedas y propulsado por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y -cilindrada ≤ 50 cm³ si un motor de combustión interna de encendido por chispa forma parte de la configuración de la propulsión del vehículo y -velocidad máxima del vehículo por construcción ≤ 45 km/h y -potencia nominal o neta continua máxima ⁽¹⁾ ≤ 4 000 kW y -masa máxima= masa técnicamente admisible declarada por el fabricante y
Subcategorías	Denominación de las subcategorías	Criterios de subclasificación adicionales
L1e-A	Ciclo de motor	<ul style="list-style-type: none"> -ciclos diseñados para funcionar a pedal que cuentan con una propulsión auxiliar cuyo objetivo principal es ayudar al pedaleo y -la potencia de la propulsión auxiliar se interrumpe a una velocidad del vehículo ≤ 25 km/h y -potencia nominal o neta continua máxima ⁽¹⁾ ≤ 1 000 W y -los ciclos de motor de tres o cuatro ruedas que cumplan los criterios

		específicos de subclasificación adicionales 9 a 11 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 9 a 12 de vehículos L1e-A.

Categoría	Denominación de la categoría	Criterios comunes de clasificación
L2e	Ciclomotor de tres ruedas	<p>-tres ruedas y propulsado por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y</p> <p>-cilindrada $\leq 50 \text{ cm}^3$ si un motor de combustión interna de encendido por chispa forma parte de la configuración de la propulsión del vehículo o cilindrada $\leq 500 \text{ cm}^3$ si un motor de encendido por compresión forma parte de la configuración de la propulsión del vehículo y</p> <p>-velocidad máxima del vehículo por construcción $\leq 45 \text{ km/h}$ y</p> <p>-potencia nominal o neta continua máxima ⁽¹⁾ $\leq 4\,000 \text{ W}$ y</p> <p>-masa en orden de marcha $< 270 \text{ kg}$ y</p> <p>-equipado con un máximo de dos plazas de asiento, incluida la plaza de asiento del conductor, y</p>
Subcategorías	Denominación de las subcategorías	Criterios de subclasificación adicionales
L2e-P	Ciclomotor de tres	-vehículos L2e distintos de los que

	ruedas para el transporte de pasajeros	cumplen los criterios específicos de clasificación de vehículos L2e-U.
L2e-U	Ciclomotor de tres ruedas para el transporte de mercancías	<p>-diseñados exclusivamente para el transporte de mercancías con una plataforma de carga abierta o cerrada, prácticamente uniforme y horizontal, que cumple los criterios siguientes:</p> <p>-longitud de plataforma de carga x anchura plataforma de carga >0,3 x longitud vehículo x a</p> <p>-una superficie de la plataforma de carga equivalente, conforme a la definición anterior, para instalar máquinas o equipos, y</p> <p>-diseñados con una plataforma de carga claramente separada por un tabique rígido del espacio destinado a los ocupantes del vehículo, y</p> <p>-la plataforma de carga deberá poder transportar un volumen mínimo que estará representado por un cubo de 600 mm.</p>

Categoría	Denominación de la categoría	Criterios comunes de clasificación
L3e (2)	Motocicleta de dos ruedas	<p>-dos ruedas y propulsada por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y</p> <p>-masa máxima= masa técnicamente admisible declarada por el fabricante y</p> <p>-vehículos de dos ruedas que no puedan clasificarse como vehículos de la categoría L1e.</p>

Subcategorías	Denominación de las subcategorías	Criterios de subclasificación adicionales
L3e-A1	Motocicleta de prestaciones bajas	- cilindrada $\leq 125 \text{ cm}^3$ y - potencia nominal o neta continua máxima ⁽¹⁾ $\leq 11 \text{ kW}$ y - relación potencia ⁽¹⁾ /peso $\leq 0,1 \text{ kW/kg}$.
L3e-A2	Motocicleta de prestaciones medias	- potencia nominal o neta continua máxima ⁽¹⁾ $\leq 35 \text{ kW}$ y - relación potencia ⁽¹⁾ /peso $\leq 0,2 \text{ kW/kg}$ y - no derivada de un vehículo equipado de un motor de más del doble de su potencia ⁽¹⁾ y - vehículos de la categoría L3e que no pueda clasificarse con arreglo a los criterios de subclasificación adicionales 7, 8 y 9 de los vehículos L3e-A1.
L3e-A3	Motocicleta de prestaciones altas	- cualquier otro vehículo de categoría L3e que no pueda clasificarse con arreglo a los criterios de clasificación de los vehículos L3e-A1 o L3e-A2.

Subsubcategorías	Denominación de las subsubcategorías	Criterios de subsubclasificación adicionales a los criterios de subclasificación de los vehículos L3e-A1, L3e-A2 o L3e-A3
L3e-AxE (x = 1, 2 o 3)	Motocicleta enduro	- altura del asiento $\geq 900 \text{ mm}$ y - distancia mínima al suelo $\geq 310 \text{ mm}$ y - relación de transmisión en la marcha superior (relación de transmisión primaria \times relación de transmisión secundaria a velocidad

		<p>máxima × relación de transmisión final) $\geq 6,0$ y</p> <p>-masa en orden de marcha más la masa de las baterías de propulsión en caso de propulsión eléctrica o híbrida < 140 kg y</p> <p>-ausencia de plaza de asiento para un segundo ocupante.</p>
L3e-AxT (x = 1, 2 o 3)	Motocicleta trial	<p>-altura del asiento ≥ 700 mm y</p> <p>-distancia mínima al suelo ≥ 280 mm y</p> <p>-capacidad del depósito de combustible ≤ 4 litros, y</p> <p>-relación de transmisión en la marcha superior (relación de transmisión primaria × relación de transmisión secundaria a velocidad máxima × relación de transmisión final) $\geq 7,5$ y</p> <p>-masa en orden de marcha ≤ 100 kg y</p> <p>-ausencia de plaza de asiento para un segundo ocupante.</p>

Categoría	Denominación de la categoría	Criterios comunes de clasificación
L4e	Motocicleta de dos ruedas con sidecar	<p>-el vehículo de motor básico cumple los criterios de clasificación y subclasificación de los vehículos L3e y</p> <p>-vehículo de motor básico equipado con un sidecar y</p> <p>-con un máximo de cuatro plazas de asiento, incluida la plaza del conductor en la motocicleta con sidecar, y</p>

		<p>-con un máximo de dos plazas de asiento para pasajeros en el sidecar y</p> <p>-masa máxima= masa técnicamente admisible declarada por el fabricante.</p>
--	--	---

VEHÍCULOS DE MOVILIDAD REDUCIDA

No debemos confundir VMP con VMR, es decir, con vehículos de movilidad reducida. Estos son los que se definen en la LSV como: *“Vehículo cuya tara no sea superior a 350 kilogramos y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 45 km/h, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado) para el uso de personas con alguna disfunción o incapacidad física. En cuanto al resto de sus características técnicas se les equipara a los ciclomotores de tres ruedas”*.

Asimismo, la figura del peatón se define como: *“Persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2.*

También tienen la consideración de peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con discapacidad o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y las personas con discapacidad que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.”

En caso de sillas de ruedas con motor, **se considerarán peatones** (artículos 121 y siguientes del Reglamento General de Circulación) siempre y cuando su conductor tenga algún tipo de discapacidad reconocida. Si no fuese así, no sería peatón y le sería de aplicación las normas de circulación para vehículos y la Instrucción 16 / V-124.

Aunque el fabricante lo define como «scooter de cuatro ruedas» realmente es una silla de ruedas con motor eléctrico, por lo que **no tiene la consideración de vehículo (por extensión, tampoco a motor)** sino que está dentro de la clasificación de material sanitario como silla de ruedas, que no necesita permiso ni seguro. La velocidad máxima que puede llegar a alcanzar es de 25 km/h.



Sin embargo, **cuando se asemejan a los ciclomotores, deben estar matriculados** (las placas son las mismas que para los ciclomotores). Exceden de 25 km/h y sus caracteres son mayores a las sillas de rueda con motor. Habría que solicitarle ficha de características técnicas porque en ocasiones suele ser difícil diferenciar entre silla de rueda con motor y vehículo de movilidad reducida.

Como hemos visto en la definición anterior, son vehículos, pero no son vehículos a motor. Por tanto, aunque para su conducción sea necesaria licencia para vehículos de movilidad reducida (artículo 6 Reglamento General de Conductores), **su no posesión no conlleva a cometer un presunto delito contra la seguridad del tráfico del artículo 384 C.P.**, por el hecho de no tener la consideración de vehículo a motor.

Sin embargo, si se aplicará la vía administrativa por infracción **muy grave al artículo 1 del Reglamento General de Conductores.**

Requiere para su conducción LCM o, en su defecto, como dice el art.6 RGCON, A1 o superior o B. Además, tras la entrada en vigor del Real Decreto 971/2020, de 10 noviembre, que modifica el Reglamento General de Conductores, también se puede conducir con el permiso AM, hecho que antes estaba prohibido.

No obstante, los vehículos de movilidad reducida apenas se fabrican, por lo que suelen ser sillas de ruedas eléctricas consideradas como material sanitario.



BIBLIOGRAFÍA

- **Instrucción 16 / V-124**
- **Instrucción 19 / V-134**
- **Instrucción 2019/S-149 TV-108.**
- **Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se regula la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LSV).**
- **Reglamento nº 168/2013**
- **Real Decreto 750/2010, de homologación de vehículos a motor, remolques, semirremolques, sus partes o piezas**
- **Reglamento General de Vehículos R.D. 2822/98, de 23 de diciembre**
- **Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria**
- **Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes**
- **Ley de Defensa de los Consumidores y Usuarios en Andalucía, aprobada por Ley 13/2003, de 17 de diciembre**
- **Fiscalía Provincial de Málaga en su Nota 4/20**
- **CONSULTA DE LA POLICIA FORAL DE NAVARRA**