



León, 14 de mayo de 2019

Excmo. Ayuntamiento de Ávila
Ilmo. Sr. Alcalde
Plaza del Mercado Chico, 1
ÁVILA - 05001 (ÁVILA)

Expediente: Actuación de Oficio 20182255

Asunto: Regulación municipal sobre la circulación de los Vehículos de Movilidad Personal (patinetes eléctricos).

Ilmo. Sr.:

De nuevo nos dirigimos a V.I. una vez recibido el informe solicitado en relación con el expediente de oficio que se tramita en esta Institución con el número arriba indicado, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

Como recordará, el motivo de la actuación de oficio es la regulación municipal sobre la circulación de los Vehículos de Movilidad Personal, comúnmente denominados patinetes eléctricos.

Así, las nuevas tecnologías en materia de movilidad urbana han supuesto la irrupción en las vías públicas de las ciudades de los comúnmente denominados “patinetes eléctricos” cuya denominación técnica es la de “vehículos de movilidad personal” (VMP).

La velocidad que alcanzan, la masa y el hecho de que compartan espacio con peatones y vehículos para circular al no tener un espacio propio en las vías, genera un evidente riesgo para la seguridad vial de usuarios de los mismos y para las demás personas que comparten el mismo espacio para moverse.

En el año 2016 y con vocación transitoria hasta la elaboración de una, todavía pendiente, normativa general sobre el uso y circulación de los mismos, normativa que deberá recogerse en la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y desarrollarse en el Reglamento de Vehículos, la Dirección General de Tráfico emitió una Instrucción (16/V-124), por tanto, no vinculante, en la que se establecen una serie de criterios y recomendaciones muy



básicos e insuficientes dirigidos a los ayuntamientos para que regulen dicha materia en el ámbito de sus competencias.

No olvidemos que la competencia sobre la ordenación del tráfico en las vías urbanas se atribuye a los municipios, tanto a tenor de lo establecido por el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 abril, de Bases del Régimen Local, (*“El Municipio ejercerá en todo caso, competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias: g) tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad.”*), como por el artículo 7 a) 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, al establecer que *“corresponde a los municipales la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración”*.

Entiende esta Procuraduría que los ayuntamientos de Castilla y León, en general, y los que cuentan con una población superior a los 5.000 habitantes, en particular, por contar con núcleos urbanos más consolidados, no son ajenos a esta problemática general, debiendo actuar, desde el punto de vista normativo, sin necesidad de esperar a la regulación general prevista.

Ahora bien, la experiencia en los últimos meses demuestra cómo los ayuntamientos de España que han procedido ya a la regulación del uso y circulación de los VMP, lo han hecho de manera muy diferente, heterogénea y, en algunos casos concretos, de forma jurídicamente controvertida (es el caso, por ejemplo de las ordenanzas y reglamentos que permiten circular a estos vehículos por las aceras).

Así, con el objeto de conocer la regulación que han dictado los Ayuntamientos de Castilla y León de más de 5.000 habitantes y, en el caso de aquellos que no lo han regulado, la disposición y previsiones para hacerlo en el futuro, esta Defensoría ha acordado iniciar la presente actuación de oficio para que, a la vista de la información que éstos nos remitan, valorar la posibilidad de formularles sugerencias o recomendaciones que puedan homogenizar, con respeto al principio de autonomía municipal, a la potestad discrecional de los municipios en la materia y a las peculiaridades de cada localidad, dicha regulación, y todo ello con el fin último y principal de garantizar el derecho de los ciudadanos a circular en condiciones de seguridad por las vías públicas.



Iniciada la investigación oportuna, se les solicitó información en relación con las cuestiones planteadas en aquella a los Ayuntamientos de Castilla y León con una población de más de 5.000 habitantes.

En atención a dicha petición de información se remitieron informes de los cuales reproducimos los remitidos por los Ayuntamientos de los municipios que son cabecera de provincia y Ponferrada.

“Ayuntamiento de León:

En relación con su escrito de fecha 30 de Noviembre de 2018 relativo a la regulación municipal sobre la circulación de los vehículos de movilidad personal (patines eléctricos), me permito informar a V.E. lo siguiente:

Que la Ordenanza de Circulación y Seguridad Vial de Peatones y Ciclistas, donde incluye los vehículos de movilidad personal (patines eléctricos), se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia el día 5 de Julio de 2018 y entró en vigor veinte días después de su publicación, esto es, el día 25 de Julio de 2018.

El tránsito con patines, monopatines y vehículos de movilidad personal viene recogido en el Capítulo III, artículos 20 y 21, y dice literalmente:

Artículo 20.-

Los patines, monopatines, patinetes o aparatos similares transitarán por vías ciclistas segregadas y las aceras con anchuras superiores a los 2,50 m., no pudiendo invadir carriles de circulación de vehículos a motor, salvo para cruzar la calzada, ni ser arrastrados por estos. En su tránsito los patinadores deberán acomodar su marcha a la de las bicicletas, si circulan por vías ciclistas, o a la de peatones en el resto de los casos, manteniendo una distancia mínima de seguridad de 1 metro y evitando en todo momento causar molestias o crear peligro.

Artículo 21.-

Los patines, monopatines y vehículos de movilidad peatonal únicamente podrán utilizarse con carácter lúdico o deportivo en las zonas específicamente señalizadas o



autorizadas por el Ayuntamiento en tal sentido. No podrán ser utilizados con dicha finalidad en aceras y zonas peatonales.

Una vez aprobada la Ordenanza, por la Policía Local se realizó una campaña de información y concienciación a los ciudadanos desde el 25 de Julio hasta el 15 de Agosto, consistiendo en los siguientes aspectos: Todos los agentes del Cuerpo que en el desarrollo del servicio ordinario detectasen una infracción a la Ordenanza, procederían a identificar al infractor advirtiéndole del riesgo de su conducta y de la entrada en vigor de la Ordenanza, así como que después del periodo de información, la misma será sancionada.

Consultados los archivos de la Policía Local, se ha registrado un accidente con un vehículo de movilidad personal el día 13 de Diciembre de 2018 en la intersección de la C/ San Juan de Sahagún con la C/ Posadera Aldonza, resultando herido de carácter leve el conductor del vehículo de movilidad personal, siendo la causa del accidente no respetar el turismo la preferencia de paso del vehículo de movilidad personal que circulaba por el carril bici.

No constan denuncias relacionadas con este tipo de vehículos, principalmente porque no estaba regulada su circulación y porque tampoco existían en las condiciones técnicas actuales.

Ayuntamiento de Segovia:

En contestación a su petición de informe cuya referencia figura en la parte superior de este escrito, esta Jefatura de conformidad con las competencias que la legislación vigente atribuye en esta materia emite informe en el siguiente sentido:

Primera: en contestación a la primera de las preguntas que formula el Procurador del Común, El Ayuntamiento de Segovia, en el artículo 19 de la Ordenanza de Circulación del Municipio de Segovia, regula la circulación de "Los patines eléctricos y análogos, debidamente homologados v autorizados conforme a la normativa vigente estableciendo que no podrán circular por la calzada, transitarán únicamente por las aceras, zonas de prioridad peatonal y vías ciclistas, no pudiendo invadir carriles de circulación. En su tránsito deberán acomodar su marcha a la de los peatones, evitando en todo momento causar molestias o crear peligros, y en ningún caso gozarán de prioridad respecto a los peatones

Tal y como figura en el precepto de la Ordenanza Municipal transcrito, dichos vehículos para poder circular por las vías públicas del Término municipal de Segovia, han de estar homologados y autorizados. Vehículos que, hasta la fecha de emisión de este informe, ni están



homologados, ni en consecuencia autorizados para poder circular por las vías públicas, motivo por el que en el supuesto de observar su circulación se les denuncia e inmoviliza al amparo del artículo 1.1 del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos que prohíbe su circulación cuando no estén dotados de la citada autorización

"Artículo 1. Autorizaciones y sus efectos.

1. La circulación de vehículos exigirá que éstos obtengan previamente la correspondiente autorización administrativa, dirigida a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijan en este Reglamento. Se prohíbe la circulación de vehículos que no estén dotados de la citada autorización"

2. La circulación de estos vehículos, conforme al artículo.1.2, del R.G.V, 2 "La circulación de un vehículo sin autorización, bien por no haberla obtenido o porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia, dará lugar a la inmovilización del mismo hasta que se disponga de dicha autorización",

Segunda: En cuanto al número de accidentes que se hayan producido en los últimos tres años en el Termino Municipal del Segovia, no se tiene conocimiento de que se hayan producido.

Tercera: En cuanto al número de sanciones impuestas por el uso de estos vehículos: la única denuncia que se formuló al observar la circulación de uno de estos vehículos, fue impuesta el día 28 de julio de 2018, por infracción al artículo 1.1 del Reglamento General de Vehículos, e inmovilizado de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2.del mismo precepto normativo

Denuncia que fue tramitada a la Jefatura Provincial de Tráfico de Segovia, al ser ellos los competentes en cuanto afecta a las características que han de reunir los vehículos para su circulación.

Cuarta: Dado el riesgo cierto de que su produzcan graves daños en los bienes y las personas, como de facto ya se han producido y ante el desconocimiento por la población de los riesgos que entraña su circulación y las consecuencias de legales para los conductores con el fin de evitar la compra de este tipo de vehículos - toda vez que figuran como artículo "estrella en la campaña de Navidad" por el Ayuntamiento de Segovia, se sacó una nota de prensa en la que se



informaba de la prohibición de su circulación por las vías públicas del término municipal, en tanto no estén homologados y autorizados conforme a la normativa viaria

Por último, significar que urge la regulación de este tipo de vehículos por la D.G.T. en cuanto a su homologación, seguro de Responsabilidad Civil, dada los graves daños que se pueden ocasionar con su circulación, la incomodidad que supone para el resto de los usuarios, la dejación a las potenciales víctimas de cobertura de las lesiones o daños que se les puedan irrogar, al no ser obligatoria la contratación de un seguro de Responsabilidad Civil,

Ayuntamiento de Palencia:

En contestación al escrito de la referencia, procedente del Procurador del Común y relativo al uso y normativa sobre patinetes eléctricos, tengo a bien informar a Vd. lo siguiente:

1º No existe una normativa u ordenanza municipal sobre el uso de estos vehículos.

2º Hasta la fecha no se han hecho previsiones en el tiempo para el diseño de una futura Ordenanza Municipal que regule el uso de dichos vehículos eléctricos.

3º Se han producido hasta la fecha DOS accidentes de circulación en los que estos vehículos VMP eran, "a priori" culpables. El primer caso de una colisión contra un turismo y en el segundo caso por atropello a peatón sobre la acera.

4º Se han formulado DOS denuncias por sendas infracciones contra los conductores de los vehículos (VMP).

5º Se significa que en la ciudad de Palencia, hasta la fecha, no se ha generado especial alarma por el uso masivo o importante de estos vehículos. Tampoco se ha detectado en la ciudad ninguna empresa que promueva el uso de VMP.

Ayuntamiento de Valladolid:

1) El Ayuntamiento de Valladolid no tiene normativa alguna que regule el uso y circulación de los VMP.

2) En cuanto a la posibilidad de su regulación en el futuro, estamos a la espera de la regulación estatal anunciada públicamente por la DGT. En base a lo que prevea en dicha normativa, este Ayuntamiento adoptará las medidas que sean pertinentes.



3) *En cuanto al número de accidentes producidos en los últimos tres años, número de siniestros en los que hubo daños personales y las causas de los mismos, provocados por el uso de este tipo de vehículos, incluimos las intervenciones realizadas por el Servicio de Policía Municipal del Ayuntamiento de Valladolid:*

Fecha	Hora	Número	Daños	Accidente por	Grupo
23/06/2017	10:20	27205/17	SIN DAÑOS	OTROS	Dtº.5º
25/06/2018	20:00	27310/18	MENOR CUANTIA	ATROPELLO PER	Dtº.2º
21/07/2018	17:05	30879/18	ESCASOS	CHOQUE	Dtº.5º
24/07/2018	13:33	31267/18	MENOR CUANTIA	CAIDA	Dtº.3º
17/10/2018	10:45	42786/18	ESCASOS	CHOQUE	Dtº.4º
08/11/2018	20:20	47198/18	ESCASOS	COLISIÓN LATER	Dtº.1º

1. *Patinete circulando por zona peatonal, colisiona con furgoneta de reparto.*
2. *Peatón cruzando por paso de peatones con patinete de la mano.*
3. *Patinete circulando por paso de peatones en rojo.*
4. *Caída del conductor del patinete. Fuerte golpe en nariz y barbilla (Traslado a hospital/H.R.H.)*
5. *Patinete circulando por la acera, el turismo sale de un vado.*
6. *Patinete circulando por paso de peatones. Lesión en pierna y rodilla izquierda (Traslado a hospital/H.R.H.)*

4) *En referencia al número de sanciones impuestas en los últimos tres años y las causas que motivaron tales denuncias, se adjunta informe de la División de Control de la Legalidad Vial del Servicio de Policía Municipal:*



INFRACCIONES COMETIDAS POR CONDUCTORES DE VMP	2016	2017	2018
COMPORTARSE INDEBIDAMENTE EN LA CIRCULACIÓN ENTORPECIENDO LA MISMA O CAUSANDO PELIGRO, MOLESTIAS A LAS PERSONAS, O DAÑOS A LOS BIENES	0	0	3
CIRCULAR POR ZONA PEATONAL	1	0	1
NO RESPETAR LA LUZ ROJA DE UN SEMÁFORO	0	0	2
CONducIR DE MODO NEGLIGENTE O TEMERARIO	0	0	1
TOTAL	1	0	7

Ayuntamiento de Soria:

1- Respecto de la normativa del uso y circulación de los VMP en el Ayuntamiento de Soria, en la Ordenanza Municipal Reguladora del Tráfico, Aparcamiento, Circulación y Seguridad Vial, que fue publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de fecha 25 de octubre de 2004, se contempla en el artículo 106, el tránsito con patines, patinetes sin motor y monopatines, no haciéndose referencia hasta el momento a los vehículos de movilidad personal.

2.- Disposición y en su caso, previsiones temporales y criterios generales para regular normativamente la materia.

Considerando que hasta el momento la incidencia de VMP en este Municipio es escasa o nula, la regulación en esta materia se cree conveniente posponerla a la existencia de regulación estatal al respecto.

3.- Informe sobre el número de accidentes que se hayan producido en los últimos tres años que tengan relación con el uso de estos vehículos, concretando, si fuera posible, el número de siniestros en los que hubo daños personales y las causas de los mismos.

No consta que en los últimos tres años se haya producido accidentes de tráfico donde esté implicado algún vehículo de movilidad personal.



4.- *Informe sobre el número de sanciones impuestas por el uso de estos vehículos en los últimos tres años y las causas más comunes que motivaron las denuncias.*

No constan denuncias interpuestas a vehículos de este tipo.

5.- *Informe sobre cualquier otro aspecto relacionado con el tema que pueda ser de interés en la tramitación de la presente actuación de oficio.*

Se considera de sumo interés el oficio emitido al respecto de esta nueva problemática por el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, de la Fiscalía General del Estado, de 13 de diciembre de 2018, el cual remitió a todas las Jefaturas de Policía Local del país. Por parte del Jefe de la Policía Local de Soria, se ha dado cuenta a todos los Agentes con competencias en Tráfico a fin de adecuar las actuaciones de la Policía Local a las situaciones que se pudieran presentarse derivadas de la irrupción en la ciudad de VMP.

Ayuntamiento de Ponferrada:

1- El Ayuntamiento de Ponferrada no ha desarrollado normativa reguladora del uso y circulación de los Vehículos de Movilidad Personal.

2- Dado el anuncio de la Dirección General de Tráfico de regular esta materia en breve, es conveniente esperar a la aprobación de esta normativa a efectos de no incurrir en contradicciones con la misma.

3º Cero número de accidentes.

4- Cero número de sanciones.

5- Nada relevante que informar.

Ayuntamiento de Ávila:

1. Que la Ordenanza Municipal de Circulación en vigor de la ciudad de Ávila no regida nada al respecto de la circulación de VMP, si bien, se ha elaborado una nueva Ordenanza Municipal de Circulación que está pendiente de ser remitida al Excmo. Ayuntamiento para su estudio, aprobación, que sí regula la circulación y otros aspectos relacionados con estos Vehículos.

2. Que hasta la fecha no se ha contabilizado ningún accidente ni ninguna sanción respecto a los Vehículos de Movilidad Personal, siendo escasa su utilización en estos momentos.



3. *Que de momento y hasta la aprobación en Pleno de la nueva Ordenanza, se está a lo prescrito por el Reglamento General de Circulación, teniendo en cuenta la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico sobre el particular.*

Ayuntamiento de Burgos:

1.- *Los Vehículos de Movilidad Personal que circulan por la ciudad de Burgos son en estos momentos de baja intensidad presencial, si bien poco a poco se empiezan a ver con mayor asiduidad por aceras y paseos, en concreto, algunos modelos del tipo A y B del Anexo I de la Instrucción 16/v-124 de la Dirección General de Tráfico que se adjunta al presente informe. Su número, según algunos datos investigados, pudiera estar entre 200/300. No obstante, se prevé que este número aumente exponencialmente este año.*

2.- *En estos momentos, la ciudad no dispone de una normativa local reguladora aunque con fecha 16 de noviembre de 2018 el Excelentísimo Ayuntamiento de Burgos aprobó inicialmente por mayoría, en sesión plenaria, la Ordenanza de Circulación, Movilidad y Transporte que regula este tipo de vehículos.*

Al día de la fecha está en periodo de información pública, y una vez finalizado y resueltas alegaciones, procederá su aprobación final.

3.-*Hasta la fecha no se ha denunciado ninguna infracción a la Ley de Seguridad Vial ni al Reglamento General de Circulación a este tipo de vehículos.*

Tampoco se han producido accidentes, ni se han instruido atestados, ni abierto diligencias de ningún tipo, en el que estén implicados.

4.-*No consta que exista alguna empresa que gestione o promueva su uso compartido ni que alquile este tipo de vehículos.*

Ayuntamiento de Salamanca:

1.- *No existe normativa reguladora del uso y circulación de los VMP.*

El Ayuntamiento de Salamanca, no considera necesario en este momento una regulación sobre este tipo de vehículos por las razones que se expresan en los apartados siguientes, pudiendo adoptar en un futuro la regulación si aumentase el número de vehículos que circulan por la ciudad.



2.- *No consta que en los años 2016, 2017 y 2018 haya habido accidentes en relación con el uso de VMP.*

3.- *No consta que en los años 2016, 2017 y 2018 haya habido sanciones impuestas por infracciones derivadas del uso de VMP.*

4.- *Solamente constan dos intervenciones policiales con este tipo de vehículo en las que los agentes advierten a los conductores de los mismos que circulan a demasiada velocidad, para que moderen la misma, en el año 2018.*

Ayuntamiento de Zamora:

PRIMERO.- La tipología de los VMP que se están utilizando en esta ciudad son los correspondientes al grupo "A" del Anexo I de la Instrucción 16/V-124, de 3 de noviembre de la Dirección General de Tráfico; si bien, se observa un incremento en la utilización de este tipo de aparatos por las distintas vías de la ciudad.

SEGUNDO.- En relación con la normativa local que regule su uso, no existe normativa específica, entendiéndose que es necesaria una normativa unitaria a nivel estatal, ya que la regulación por parte de los ayuntamientos hace que sea complicado trasladar la información de las posibilidades de utilización a los usuarios.

En lo relativo a infracciones, únicamente se ha formulado un boletín de denuncia, concretamente con fecha 03-11-2018, a las 21:10 horas, por circular por el centro de la calzada en un VMP, sin ningún elemento de seguridad (alumbrado, chaleco reflectante, etc.), infringiendo el artículo 121.4,5A, del Reglamento General de Circulación.

TERCERO.- En relación con las situaciones de riesgo, éstas se producen de forma continuada, al circular tanto por aceras como por zonas peatonales, si bien no se ha producido hasta el momento daños personales derivados de la utilización de dichos artilugios, exceptuando alguna caída del propio usuario, sin consecuencias relevantes.

CUARTO.- En esta ciudad no presta servicio ninguna empresa relacionada con estos sistemas de movilidad.”

Por lo que respecta a los informes remitidos por el resto de los Ayuntamientos, en la fecha de la presente Resolución se ha recibido información, además de los ya citados, de Íscar, Arenas de San Pedro, Alba de Tormes, Tordesillas, Almazán, Briviesca, Cuéllar, Simancas,



Aranda de Duero, Guardo, Laguna de Duero, Villares de la Reina, Carbajosa de la Sagrada, Aguilar de Campoó, El Espinar, Miranda de Ebro, Arévalo, Tudela de Duero, La Bañeza, Cuéllar, San Andrés del Rabanedo, Cacabelos, Real Sitio de San Ildefonso, Zaratán, Béjar, Ciudad Rodrigo, Peñafiel, Venta de Baños, Santa Marta de Tormes, Medina de Pomar, Villablino, Valverde de la Virgen, Guijuelo, Arroyo de la Encomienda, Villamayor, Ávila, Peñaranda de Bracamonte, Valencia de Don Juan, Salamanca, Benavente, Villaquilambre, Candeleda, La Cistérniga, Villamuriel del Cerrato, Toro, Bembibre, Navas del Marqués y Cigales.

A la vista de lo informado, procedemos a fundamentar el contenido de la presente Resolución partiendo de las siguientes premisas:

1.- Como ya hemos señalado, está todavía pendiente la normativa general sobre el uso y circulación de los VMP, normativa que deberá recogerse en la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y desarrollarse en el Reglamento de Vehículos. En ella deberán regularse aspectos como, entre otros, el uso del casco, y otras medidas de protección, las zonas y carriles permitidas para circular, los límites de velocidad, seguro de responsabilidad civil etc. Si bien dicha normativa se anunciaba en la pasada legislatura como inminente, la convocatoria de elecciones generales y su reciente celebración obligan a esperar al menos a la constitución de las nuevas Cámaras legislativas y al nuevo Gobierno, con lo que todavía transcurrirán, al menos, meses hasta la aprobación de la normativa general que podrán desarrollar, ajustándose a ella, los Ayuntamientos. Por ello, la mayoría de los Ayuntamientos de Castilla y León de más de 5.000 habitantes, coinciden en señalar que están a la espera de dicha normativa antes de adoptar o modificar la municipal.

2.- Ninguno de los Ayuntamientos que no son capital de provincia, a excepción de Villares de la Reina (Salamanca), cuenta con normativa municipal que regule el uso y circulación de los estos vehículos eléctricos. Por lo que respecta a las capitales de provincia, como consta en los informes reproducidos, solo León y Segovia cuentan con normativa específica en tanto que en Ávila se tramita una modificación de su normativa que sí recoge la regulación de estos vehículos.

3.- La siniestralidad, por el momento, en muy baja, de tal manera que según los datos facilitados por los Ayuntamientos informantes se han producido 6 accidentes en los últimos tres



años (en dos de los cuales hubo traslado hospitalario a una persona implicada) en Valladolid, dos accidentes en Palencia y un accidente en León.

3.- En cuanto a denuncias se refiere en los últimos tres años, tan solo constan dos denuncias en Palencia, una en Segovia, una en Zamora y siete en Valladolid por las razones que constan en los informes anteriormente reproducidos.

Sobre la base de las anteriores premisas debemos concluir que esta Resolución, cuya finalidad es coordinar y homogeneizar las actuaciones de los Ayuntamientos de Castilla y León, en la materia, tiene carácter de provisional, hasta la aprobación de la esperada normativa general.

A tal fin, debemos recordar a los Ayuntamientos de más de 5.000 habitantes a los que nos dirigimos que la Dirección General de Tráfico emitió una Instrucción (16/V-124), por tanto, no vinculante, en la que se establecen una serie de criterios y recomendaciones dirigidos a los ayuntamientos cuyos contenidos, por ser la única referencia normativa, reproducimos:

“PRIMERO.- Catalogación técnica y jurídica. Los VMP pueden definirse como vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que por su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico. Los Ayuntamientos establecerán limitaciones a la circulación en las vías urbanas, dependiendo, de la velocidad máxima por construcción, masa, capacidad, servicio u otros criterios que se consideren relevantes. Al objeto de catalogar técnica y jurídicamente los VMP, se tendrá en cuenta lo siguiente: a) Los vehículos de movilidad personal deberán atenerse en su diseño, fabricación, y comercialización a los requisitos técnicos establecidos en la legislación vigente en materia de seguridad industrial y de seguridad general de los productos, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 21/1992, de 16 de Julio, de Industria.

b) Desde el ámbito de la legislación de tráfico los dispositivos de movilidad personal tendrán la consideración de “vehículos”, de acuerdo con la definición que de los mismos establece el punto 6º del Anexo I del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Dispone el citado punto que se entiende por vehículo “El aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2.” Lo dispuesto anteriormente implica, a sensu contrario, dos características del uso de estos dispositivos: a) La imposibilidad de asimilarlos a la figura del peatón, y que, por tanto, no pueda hacerse uso de ellos en las



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

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

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

CUARTO.- Aseguramiento. El aseguramiento obligatorio de los vehículos en su circulación solo tiene lugar cuando estos tienen la consideración de vehículos de motor. Así lo dispone el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, que en su artículo 1º indica señala aquello que tiene la consideración de vehículo motor, y por tanto, debe ser objeto de aseguramiento obligatorio. “Artículo 1. Vehículos a motor. 1. Tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la obligación de aseguramiento, todos los vehículos idóneos para circular por la



superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Se exceptúan de la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos, así como aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico....” No obstante lo anterior, el usuario o propietario del VMP podrá voluntariamente contratar un seguro en los términos establecidos en la legislación general de seguros o, deberá contratarlo, en los casos en los en los que para su utilización en vía urbana, la autoridad local lo establezca.

QUINTO.- Autorización expresa para determinados VMP y ciclos de más de dos ruedas. Los VMP y ciclos de más de dos ruedas que estén destinados a realizar actividades económicas de tipo turístico o de ocio deberán obtener previamente una autorización de la Autoridad Municipal en la que figurará, en todo caso, el recorrido a realizar, horario y cuantas limitaciones se establezcan para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. La Autoridad municipal recabará los informes vinculantes que considere oportunos.”.

Desde el punto de vista jurisprudencial y en relación con uno de los aspectos más controvertidos del uso de los VMP, como es la circulación de estos vehículos por las aceras, debemos citar la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Tercera de lo Contencioso-administrativo, de 10 de abril de 2014, que anuló la normativa del Ayuntamiento de Zaragoza en cuanto que permitía la circulación de bicicletas por aceras, por ser contraria a la normativa estatal en materia de tráfico. Ciertamente la misma se refiere a bicicletas y no a patinetes eléctricos pero de su contenido podemos extraer conclusiones para aplicar a los VMP, por compartir similares riesgos para la seguridad vial.

La citada sentencia señala:

“(...) los apartados 55 y 66 del Anexo I de la Ley de Tráfico relativos a las categorías de “acera” y “zona peatonal”, no dejan lugar a ninguna duda sobre el destino exclusivo de esos espacios para los peatones. Y a partir de este punto, huelga cualquier discusión sobre la eventual utilización compartida de un mismo espacio por peatones y ciclistas, pues se trata de algo legalmente no permitido.



Conviene señalar, asimismo, que las sentencias de esta Sala que el recurrente invoca no sirven para apoyar su tesis, pues parten del presupuesto contrario, a saber: que una ordenanza municipal reguladora del uso de las bicicletas está sometida a la legislación estatal sobre tráfico y circulación. En el caso entonces examinado, relativo a una ordenanza municipal sevillana, la razón por la que aquella fue considerada ajustada a derecho fue precisamente por su conformidad con la legislación estatal, concretamente en la medida en que preveía la existencia de un específico "carril-bici" desgajando una franja de acera y, por tanto, manteniendo la separación espacial entre peatones y bicicletas; algo que no sucede en el presente caso, en que la ordenanza municipal permite que las bicicletas circulen por el mismo espacio que los peatones".

En definitiva, las aceras son lugares reservados, en exclusiva, para el tránsito de peatones, motivo por el cual se prohíbe expresamente el tránsito de ciclistas, de manera que sólo podrán éstos circular por la acera si en la misma se señala y delimita un carril para la circulación de bicicletas con lo que ese espacio sería de uso compartido para peatones y bicicletas pero, insistimos, si ese carril bici no existe, por las aceras solo pueden circular los peatones.

Esa limitación, entiende esta Procuraduría que puede y debe ser aplicada, por analogía a los patinetes eléctricos o VMP, de manera que no puedan circular por las aceras si en éstas no está señalizado y delimitado un carril susceptible de ser compartido o no con el de bicicletas.

Las anteriores consideraciones siguen la línea marcada por la citada Instrucción 16/V-124 en su apartado primero.

Entiende esta Procuraduría que el hecho de que la Instrucción no tenga carácter normativo y, por tanto, no tenga carácter vinculante crea, aún de forma transitoria y hasta la aprobación de la normativa general, un vacío legal en alguno de los aspectos en ella regulados, especialmente en los relacionados con la potestad sancionadora de las Administraciones públicas, sometida al principio de legalidad y en la vertiente formal del mismo al de reserva de ley.

Si, a su vez, tenemos en cuenta que la modificación de la normativa general es, en el momento presente, una mera expectativa y, por tanto, de llevarse a cabo, puede dilatarse en el tiempo, parece razonable que los Ayuntamientos de los municipios más poblados de Castilla y



León adopten ya iniciativas, en base a su potestad reglamentaria, bien para que aquellos municipios que cuenten con Ordenanzas de Tráfico que ya regulan el uso de patinetes eléctricos, adapten, si procede, dicha regulación a la Instrucción, (León, Segovia y Villares de la Reina), bien para que, aquellos municipios que en sus Ordenanzas sectoriales en materia de tráfico y seguridad vial no lo regulan, incorporen a las mismas las recomendaciones de la Instrucción, en ambos casos, en aquellos aspectos para los que son competentes (ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico).

Por lo que respecta a los Ayuntamientos que no son capital de provincia y menores de 50.000 habitantes, dada la poca incidencia, conflictividad y siniestralidad detectadas, entendemos que, por el momento, no es necesaria la regulación reglamentaria, al menos hasta que la normativa general anunciada sea una realidad.

En virtud de todo lo expuesto, y al amparo de las facultades conferidas por el Estatuto de Autonomía de Castilla y León y por la Ley 2/1994, de 9 de marzo, del Procurador del Común consideramos oportuno formular la siguiente **Resolución**:

I.- Que el Ayuntamiento de Ávila, en tanto se apruebe la normativa general aludida, incorpore en la nueva Ordenanza Municipal de Circulación, cuya tramitación se nos anuncia como inminente, las recomendaciones de la Instrucción 16/V-124 en todos aquellos aspectos de competencia municipal.

II.- Que el Ayuntamiento de Ávila proceda a realizar las campañas informativas que considere oportunas a fin de dar a conocer a los propietarios y usuarios de vehículos de movilidad personal los criterios de uso y circulación establecidos en la Instrucción 16/5-124 de la Dirección General de Tráfico y, en su caso, de la normativa municipal, una vez en vigor.

III.- Que el Ayuntamiento de Ávila intensifique el control y vigilancia del uso de estos vehículos y proceda a denunciar y, en su caso sancionar en base a la normativa general en materia de tráfico, aquellas conductas no permitidas cuando pongan en peligro la seguridad vial de los demás usuarios de las vías públicas.

IV.- Que el Ayuntamiento de Ávila, una vez aprobada la normativa general en la materia, proceda al desarrollo normativo de la misma en el ámbito de sus competencias municipales, a fin de adaptar la normativa municipal a la misma.



Esta es nuestra resolución y así se la hacemos saber, con el ruego de que nos comunique de forma motivada la aceptación o no aceptación de la misma en el plazo de dos meses, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.2 de la Ley Reguladora de la Institución.

Una vez realizadas las comunicaciones oportunas, se acuerda publicar la presente Resolución en la página web de esta Institución, previa disociación de los datos de carácter personal que contuviera.

Pendiente de sus noticias, reciba un cordial saludo.

Atentamente,

EL PROCURADOR DEL COMÚN

Fdo.: Tomás Quintana López