



GM

**Asunto:** Vehículos de  
movilidad personal (VMP)

### Instrucción 16/V-124

Tradicionalmente el tráfico urbano se ha disciplinado jurídicamente en nuestro país diferenciando peatón y vehículo de motor. Al primero se le asignaba como espacio natural las aceras y al segundo las calzadas. Sobre esta separación se establecieron las principales normas de tráfico que rigen en las ciudades, como las relativas a restricciones, señalización, prioridades de paso, prohibiciones, etc.

Las nuevas tecnologías han favorecido la aparición de soluciones de movilidad urbana que favorecen los desplazamientos peatonales mediante el auxilio de nuevos modelos de vehículos que rompen la tradicional división peatón/vehículo de motor. Estos vehículos en algunos casos ostentan una masa superior a la de las personas y se mueven a una mayor velocidad que los peatones (ver ejemplos orientativos en el Anexo I).

En consecuencia con lo anterior y por carecer hasta el momento de un espacio propio en las vías, los vehículos de movilidad personal (VMP) generan situaciones de riesgo al compartir el espacio urbano con el resto de usuarios.

En estas condiciones, y en tanto no se elabore una normativa específica sobre los referidos vehículos, la Dirección General de Tráfico **propone** los siguientes criterios:

#### **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 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.



**SEXO.- Entrada en vigor.**

La presente Instrucción entra en vigor a partir del día siguiente a su publicación.

Madrid, 03 de noviembre de 2016

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO  
P.V. (ART.10.2.A) R.D. 400/2012, 17 de febrero  
EL SECRETARIO GENERAL,



Cristóbal Cremades Rodríguez

## ANEXO I

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



4 niveles de peligrosidad:

- Altura frontal inferior a 0.5 m sin ángulos peligrosos
- Altura frontal superior a 0.5 m sin ángulos peligrosos
- Altura frontal inferior a 0.5 m con ángulos peligrosos
- Altura frontal superior a 0.5 m con ángulos peligrosos