

“Vehículos de movilidad
personal; especial
referencia al patinete
eléctrico”

“Personal mobility vehicles;
special reference to the electric
scooter”

RESUMEN:

El objeto de este trabajo es analizar, desde un punto de vista jurídico, los cambios que las nuevas formas de movilidad personal están provocando en la relación entre los usuarios de estos vehículos, los peatones, y las distintas Administraciones Públicas, constatando cómo la normativa que regula este tipo de “vehículos” no alcanza a contemplar y homogeneizar adecuadamente su uso.

ABSTRACT:

The aim of this paper is to deal with the changes that the new ways of personal mobility causes on the relationship between the users of these vehicles, pedestrians and the Public Administrations involved with. In addition, tries to prove that current legislation is not enough and properly homogenized.

Autor: Pedro J. Cañabate Gómez

Tutora: Dña. María Luisa Roca Fernández-Castany

Almería, junio de 2019



ABREVIATURAS:

DGT: Dirección General de Tráfico.

LRBRL: Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de la Bases del Régimen Local.

LSV: 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.

RGCirc: Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

TS: Tribunal Supremo.

VMP: Vehículos de movilidad personal.

ÍNDICE

página

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA. ÁMBITO NORMATIVO.....	6
3. REGIMEN JURÍDICO DE LOS PATINETES	9
4. LA REGULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS EN EL RÉGIMEN JURÍDICO ESPAÑOL.....	13
5. DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE TRÁFICO	18
A- Ordenación y regulación del tráfico.....	20
B- Regulación de los usos de las vías urbanas.....	21
C- Inmovilización de vehículos.....	22
1- Inmovilización:.....	22
2- Retirada:	22
6. CONCLUSIONES.....	24
7. BIBLIOGRAFÍA:.....	26

1. INTRODUCCIÓN

Tradicionalmente, en los espacios urbanos la distinción entre el peatón y el vehículo ha sido bastante clara. El primero tenía su espacio natural en las aceras, mientras que el segundo estaba destinado a utilizar las calzadas. Sobre esta distinción se han dictado las principales normas de tráfico, tratando de establecer en las vías públicas una solución adecuada para la coexistencia de las diferentes modalidades de transporte, en especial el binomio peatón-vehículo¹.

En estos últimos años las ciudades y pueblos de nuestra geografía están fomentando cada vez más el uso del transporte público en detrimento del vehículo privado, promoviendo un transporte más eficiente y sostenible. Esto provoca que la utilización del vehículo privado y otros de carácter más tradicionales como el autobús, el metro o la bicicleta empiecen a perder adeptos en favor de nuevos métodos de transporte alternativo para los desplazamientos cotidianos, como los “patinetes eléctricos”, “bicicletas eléctricas”, “hoverboards²”, “segway³” y solowheel⁴.

Con la aparición de estos nuevos modelos de vehículos se ha cambiado el tradicional paisaje de nuestras ciudades, a la vez que ha desaparecido la división tradicional entre peatón y vehículo, de tal manera que esta eclosión generalizada de los denominados vehículos de movilidad personal (VMP)⁵, en especial el patinete eléctrico. Esto está generando un nuevo conflicto de coexistencia con el resto de los usuarios de las vías públicas, en especial con los peatones.

¹ Como hacen notar Kisters, C. and Montes, M. (2019). “The Dutch model for Making Walking and Cycling Safer”. Disponible en: https://alojamientos.uva.es/guia_docente/uploads/2013/474/46054/1/Documento31.pdf. “Estos dos grupos de usuarios constituyen los polos opuestos entre los modos de transporte y representan con claridad el conflicto existente entre modos sostenibles e insostenibles a la hora de planificar la movilidad en nuestras ciudades”

² “Hoverboard”, aerotabla o tabla voladora estacionaria, es una tabla levitadora (flotadora) utilizada para el transporte personal, parecida a un monopatín, pero sin ruedas

³ “Segway” es un vehículo de transporte ligero giroscópico eléctrico de dos ruedas, con autobalanceo controlado por ordenador, inventado por Dean Kamen y presentado en diciembre de 2001

⁴ “Solowheel”, monociclo autoequilibrado o unicycle autobalanceado es un tipo de monociclo, considerado un vehículo eléctrico, que utiliza sensores, giroscopios y acelerómetros en conjunción con un motor eléctrico, para asistir al piloto en el equilibrio en este vehículo que posee una sola rueda

⁵ Las siglas "VMP" hacen referencia a Vehículo de Movilidad Personal. La DGT en su instrucción 16/V-124 define a los VMP como vehículos capaces de asistir a ser humano en su desplazamiento personal y que, por su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico.

Según el estudio de la Fundación Línea Directa⁶, “el 96,5% de los españoles reconoce que no sabe “nada o casi nada” de la normativa aplicable a estos vehículos y casi el 70% reclama una ley clara y común a todo el país”.

Además, este estudio señala que; “la sociedad percibe a los VMP como un peligro: casi 25 millones de españoles (72%) consideran que son una amenaza para la seguridad vial y el 95% cree que sus usuarios “no respetan las normas de circulación y van por donde quieren”. Y asegura que, “un 84% de los encuestados quieren que los usuarios de VMP tengan carné o formación”.

En este trabajo, analizaremos esta nueva situación entre peatón y los VMP, en concreto con el patinete eléctrico, muy distinta a la realidad anterior peatón-vehículo.

La proliferación de este tipo de vehículos, junto a los conductores de vehículos a motor, ciclistas y peatones, está generando junto a ventajas indudables para los desplazamientos, situaciones de incertidumbre y de riesgos, plasmados a veces en accidentes por incumplimiento de las normas correspondientes o desconocimiento de cuáles son de aplicación, con, en ocasiones, fatales consecuencias (García. 2019)⁷.

Según los datos de la Fiscalía de Seguridad Vial, en el año 2018, los VMP estuvieron implicados en 300 accidentes con víctimas, de las cuales 5 fallecieron (tres atropellos al propio VMP, una caída y un atropello a un peatón). Según afirmaba el periódico digital “Hispanidad” en noviembre de 2018; “se ocultan las primeras muertes por culpa de patinetes eléctricos, mientras Tráfico planea su regulación”⁸.

La Fundación Línea Directa estima que, si no se toman medidas relacionadas con la Seguridad Vial, de forma inminente, los fallecidos en accidentes con Vehículos de Movilidad Personal (VMP) pueden alcanzar los 17 este año⁹.

⁶ Como se recoge en el estudio elaborado por la Fundación Línea Directa, el número de fallecidos en accidentes con patinetes eléctricos se triplicará en 2019. - Sala de Prensa - webCorporativa. (2019). Disponible en:

https://www.fundacionlineadirecta.org/sala-de-prensa/-asset_publisher/3polfsFvW0WN/content/el-numero-de-fallecidos-en-accidentes-con-patinetes-electricos-se-triplicaran-en-2019?inheritRedirect=true

⁷ Muere un peatón arrollado por un patinete eléctrico por primera vez en España. EL PAÍS. Disponible en: https://elpais.com/caa/2018/11/28/catalunya/1543417335_555775.html

⁸ Se ocultan las primeras muertes por culpa de patinetes eléctricos, mientras Tráfico planea su regulación. Ya van tres, que se sepa: un peatón y dos conductores de estos vehículos fallecieron al ser atropellados. La DGT quiere prohibir que los patinetes circulen por la acera y tengan una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora. Estos datos se recogen en el estudio elaborado por HISPANIDAD, Disponible en: https://www.hispanidad.com/confidencial/se-ocultan-las-primeras-muertes-por-culpa-de-patinetes-electricos-mientras-trafico-planea-su-regulacion_12005870_102.html

⁹ Fundación Línea Directa. “Vehículos de Movilidad Personal (VMP): ¿Amenaza u oportunidad para la seguridad vial? (2019). Disponible en: https://www.fundacionlineadirecta.org/investigacion/-/asset_publisher/e8FJpINeJYaa/content/vehiculos-de-movilidad-personal-vmp-amenaza-u-oportunidad-para-laseguridad-vial-?inheritRedirect=true

Como afirmó el Fiscal de Seguridad Vial en su informe *“el patinete es un instrumento que resulta muy positivo para la movilidad en las grandes ciudades, pero “el patinete no es un juguete”, y los usuarios deben respetar las normas de circulación”*¹⁰.

De manera que, como afirma Vargas Cabrera, *“son especialmente necesarias pautas de coordinación por la diversidad de criterios de actuación que se observan en las Policías Locales y la necesidad de garantizar la seguridad jurídica en las investigaciones penales”*¹¹.

En este mismo sentido se refiere Rocafort al afirmar que estos nuevos vehículos necesitaran de una nueva regulación tanto a nivel local como general de cada país.¹²

Las anteriores reflexiones justifican sobradamente un trabajo sobre el tema, donde trataremos de dar respuesta a las siguientes cuestiones y analizaremos de qué manera la normativa regula los vehículos eléctricos.

- ¿Los VMP son vehículos o juguetes?
- En el caso de que los patinetes eléctricos sean vehículos, ¿deberían llevar casco, prendas u objetos reflectantes que hagan más visibles y seguros a sus conductores?
- ¿Existe una norma que regule el uso del patinete eléctrico al igual que el resto de los vehículos?
- ¿Se precisa de alguna autorización administrativa para circular con estos vehículos?
- ¿Deben los VMP contratar un seguro obligatorio?
- ¿Son los Entes Locales competentes para regular en sus vías la circulación de estos vehículos?
- ¿Pueden ser sancionados los usuarios de VMP?

¹⁰ Vargas Cabrera, B. (2018). La Fiscalía de Seguridad Vial investigará los atropellos de ciclistas y patinetes a los peatones en las vías públicas. 3 de marzo de 2019, de Fiscalía General del Estado Sitio web: https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/gabinete_prensa/noticias.

¹¹ Vargas Cabrera, B. (2019). Movilidad sostenible y responsabilidad penal de conductores de bicicletas y vehículos de movilidad personal. Elconsultor.laley.es. Disponible en: <http://elconsultor.laley.es/content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1CTEAAiMLc wNDU7Wy1KLizPw8WyMDQwtDIyMDkEBmWqVLfnJIZUGqbVpiTnGqWmJScX5OaUlqaFGmbUh RaSoAwJDhDkYAAAA=WKE>

¹² Rocafort, J. (2016). Nuevos vehículos eléctricos para la movilidad personal. “las normas en el ámbito técnico están desarrolladas de forma clara y concreta para garantizar la seguridad, sin embargo, las normas relativas a la utilización y convivencia de estos nuevos equipos en su entorno habitual van a requerir una puesta al día de las reglas que regulan la circulación a nivel local en primera instancia y a nivel general para cada país”.

- ¿Pueden destinarse los patinetes eléctricos a la realización de actividades económicas? ¿En caso afirmativo, deberá obtenerse previamente una autorización de la Autoridad Municipal?

2. LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA. ÁMBITO NORMATIVO.

En el año 2011, la Circular 10/2011 del Fiscal General del Estado *para la unidad de la actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial*¹³, puso de manifiesto que la movilidad y seguridad vial son dos aspectos de las ciudades del futuro, donde el medio ambiente, la salud, el progreso económico y social, así como la integridad física serán junto con el bienestar de los usuarios y la búsqueda de solución para la movilidad y libertad de circulación por la vías públicas los ejes fundamentales a desarrollar por las normas futuras.

En la actualidad, la legislación estatal de seguridad vial principalmente se contiene en el 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 Vial¹⁴ (LSV), y por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre¹⁵ (RGCirc.) por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

A estas normas de ámbito nacional, se añade la normativa municipal, importantísima en nuestro estudio, ya que el municipio es el epicentro de la convivencia entre patinete eléctrico y viandante.

Los Entes Locales, en virtud de la autonomía local consagrada en el artículo 140 CE¹⁶, desarrollan sus propias Ordenanzas de Movilidad, Tráfico y Circulación, según se

¹³ Fiscal General del Estado. Circular 10/2011, de 17 de noviembre, Sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en Materia de Seguridad Vial. https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/documentos/circulares_consultas_instrucciones!/ut/p/a0/04_Sj9CPykyssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbzcfcSzcDBzdPYOdTD08jIMtjPULsh0VAce5-oiI/?chkTodo=1&rbOpcionAnyo=1&selAnio=2011&palabraBuscar=&btnBuscar2=Buscar

¹⁴ 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. «BOE» núm. 261, de 31/10/2015.

¹⁵ Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. «BOE» núm. 306 de 23/12/2003.

¹⁶ Artículo 140. La Constitución garantiza la autonomía de los municipios. Estos gozarán de personalidad jurídica plena.

establece en los artículos 7.2 LSV¹⁷, 25.2.b)¹⁸ de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL) y por la Ley 22/2006, de 4 de julio de Capitalidad y Régimen especial de Madrid en su artículo 39¹⁹, y en lo que respecta a la Ciudad de Barcelona en el artículo 17²⁰ de la Ley 1/2006, de 13 de marzo, por la que se regula el Régimen Especial del municipio de Barcelona.

La capacidad reguladora de los Entes Locales está estrechamente vinculada a la legislación estatal, en particular a la LSV y RGCirc. en el sentido de que, según el art. 149.1.21 CE el Estado tiene competencia exclusiva sobre el régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor.

Como recuerda el Tribunal Supremo en su sentencia de 10 de abril de 2014 (rec. 2094/2012): *“la potestad reglamentaria de las entidades locales mantiene con la ley una relación menos intensa, como consecuencia precisamente del principio de autonomía local. Dado que las entidades locales gozan de autonomía para el cumplimiento de las funciones que tienen encomendadas y dado que sus órganos plenarios de gobierno disfrutan de innegable legitimidad democrática, hay que entender que disponen de margen para diseñar sus propias políticas en los ámbitos de su competencia; y esa capacidad de tener una propia orientación política no puede por menos de reflejarse en la configuración de su potestad reglamentaria. Dentro de sus ámbitos de competencia, la potestad reglamentaria de las entidades locales puede adoptar, en principio, las normas que estime oportunas siempre que no conculquen otras normas de rango superior;*

¹⁷ Art. 7.b) LSV. La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

¹⁸ El Art. 25.2.b) de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local, ordena ejercer a los Municipios, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, competencia en materia de "ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.

¹⁹ Art. 39. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados.

²⁰ Artículo 17. Ámbito material de aplicación de las competencias del Ayuntamiento de Barcelona en materia de movilidad. En los términos de la presente Ley y de la legislación sobre tráfico, circulación y seguridad vial, el Ayuntamiento de Barcelona ejerce las competencias que tiene atribuidas en materia de tráfico, circulación y seguridad vial sobre las vías urbanas y sobre las travesías, cuando éstas hayan sido declaradas vías urbanas, así como sobre cualquier espacio abierto a la libre circulación de personas, animales y vehículos, sin perjuicio de las competencias que por razones de seguridad ciudadana correspondan a otras administraciones en los mismos ámbitos territoriales...

es decir, la ley estatal -lo mismo valdría para la ley autonómica- funciona como un límite a la potestad reglamentaria de las entidades locales”.

Dada la importancia de las Ordenanzas municipales como instrumento normativo de los municipios para la seguridad vial y movilidad sostenible, es preciso de un rigor en sus planteamientos y el establecimiento de un marco competencial general para los municipios. Circunstancia que viene siendo reiterada por el Tribunal Supremo en sus sentencias. Así, por ejemplo, en la de 28 de febrero (rec.4817/2010)²¹ el Alto Tribunal señala que. *“Y hemos ya ratificado el criterio sostenido por la Sala de instancia acudiendo a la Exposición de Motivos del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (RCL 1990, 578 y 1653) , por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, donde se autoriza al Gobierno para que, con sujeción a los principios y criterios que resultan de dichas bases, apruebe en el plazo de un año, un texto articulado, como " un instrumento normativo idóneo que permita revestir de rango legal las disposiciones en materia de circulación de vehículos, caracterizados al mismo tiempo por su importancia desde el punto de vista de los derechos individuales por su complejidad técnica ...", expresamente dispone " como corolario inexcusable para la adopción de esta Norma, tendente a evitar o paliar, las innegables secuelas negativas del tráfico: la competencia exclusiva que otorga, en materia de tráfico de circulación de vehículos a motor, el artículo 149.1.21 de la Constitución (RCL 1978, 2836)”*

Por tanto, queda claro que en aplicación de la potestad reglamentaria de las Entidades Locales, se debería regular, mediante ordenanza, los diferentes usos de las vías y establecer las modalidades y procedimiento para la ordenación, vigilancia, control del tránsito de personas, animales y vehículos, con la finalidad de armonizar los diferentes usos, incluidos el de peatones, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad viaria, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios público y privados.

Llegado a este punto es preciso detenernos, en particular en la consideración de los problemas que plantea el régimen jurídico del patinete eléctricos.

²¹ Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 4ª). Sentencia de 28 febrero 2012. RJ 2012\4304.

3. REGIMEN JURÍDICO DE LOS PATINETES ELÉCTRICOS

Los patinetes eléctricos, en su origen, eran considerados como un juguete, según lo dispuesto en el Real Decreto 1205/2011, más concretamente en los apartados 5 y 6 de su Anexo I²². Sin embargo, actualmente no pueden ser considerados como tal, ya que, constituyen un medio de desplazamiento rápido, eficaz y cómodo, son una clara alternativa para los desplazamientos urbanos.

Como afirman Baelo y Díaz-Bautista²³(2019) “*No hay marcha atrás. A medida que se fomenta la “eco movilidad” resulta inevitable diseñar las ciudades del futuro pensando en el avance del patinete eléctrico*”. Al mismo tiempo que demandan al legislador una respuesta urgente ante esta nueva realidad, permitiendo que los patines eléctricos convivan con el resto de los usuarios de las vías públicas.

Además, como puso de manifiesto, el Director General de Tráfico,²⁴ señala que; “*todos los Ayuntamientos han demandado cobertura jurídica a los vehículos de movilidad urbana que están apareciendo, lo que, previsiblemente conducirá a la reforma de la Ley de Seguridad Vial en la que ya se trabaja, pero no estará en vigor hasta que la desarrolle el correspondiente reglamento*”.

¿Significan estas declaraciones que en la actualidad no existe una legislación de movilidad que abarque a los patinetes eléctricos?

Hasta que la nueva normativa prometida por la Dirección General de Tráfico (en adelante DGT) sea aprobada, los ayuntamientos deberán regirse por la instrucción de la DGT (16/V-124) de 2016²⁵ en la que se “proponen” indicaciones básicas sobre este tipo de vehículos.

²² El Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes, establece en los apartados 5 y 6 del Anexo I “Lista de productos que, en particular, no se consideran juguetes”; 5. Patinetes y otros medios de transporte diseñados para el deporte o destinados a utilizarse en vías públicas o caminos públicos. 6. Vehículos eléctricos destinados a utilizarse en vías públicas, caminos públicos o sus aceras.

²³ Baelo Álvarez, M. and Díaz-Bautista Cremades, A. (2019). *¿Es el patinete eléctrico un ciclomotor? Luces y sombras ante un limbo jurídico*. Elconsultor.laley.es. Disponible en: <http://elconsultor.laley.es/content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1CTEAAiMLE0MzM7Wy1KLizPw8WyMDQwtDA0NTkEBmWqVLfnJIZUGqbVpiTnGqWmJScX5OaUlqaFGmbUhRaSoAmcK2f0YAAAA=WKE> [consulta 9 de febrero 2019].

²⁴ Navarrete, A. (2019). La DGT regulará el uso de los patinetes eléctricos. Extraído de: <https://www.elmundo.es/motor/2018/10/17/5bc7188b22601d6f3d8b462a.html>

²⁵ Instrucción 16/V-124 del Director General de Tráfico de 3 de noviembre de 2016 sobre Vehículos de movilidad personal (VMP)

Teniendo como base dicha Instrucción muchos ayuntamientos han modificado sus Ordenanzas de Circulación regulando los patinetes eléctricos de maneras muy dispar²⁶.

Barcelona fue la primera ciudad en elaborar en 2017 una nueva “Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos en los apartados referentes a los VMP de motor y los ciclos de más de dos ruedas”²⁷. Conforme lo expuesto en ella, los patinetes eléctricos, en general, no pueden circular por la acera o utilizar el carril bici a una velocidad máxima de 30 Km/h en algunas vías. Queda prohibida la circulación en las vías peatonales y establece sanciones de hasta 500 €. Además, esta normativa impone la obligación de poseer un seguro si el vehículo eléctrico está destinado al alquiler. La edad mínima para su uso se fija en los 15 años. Los tipos de vehículos B y C deben incorporar timbres, luces y reflectantes.

Por su parte, Madrid ratificó en noviembre de 2018 la aprobación de la “Ordenanza de Movilidad Sostenible”²⁸. Esta ordenanza autoriza a los vehículos de movilidad urbana a circular por casi todas las calles de la ciudad en las que la velocidad máxima de circulación sea igual o inferior a 30 Km/h, prohibiéndose la circulación en calzadas de más de 30 Km/h, ciclo carriles, aceras, espacios reservados a los peatones, carril bus y taxi, y solo se les permite estacionar en aquellas zonas habilitadas a tal fin. Además de llevar timbre, sistemas de frenado, luces y reflectantes homologados. Así mismo, se establece la edad mínima en 16 años para su uso.

Valencia, Málaga, Zaragoza, Sevilla o San Sebastián se encuentran en proceso de redacción de nuevas ordenanzas estableciendo en sus proyectos soluciones totalmente diferentes.

En algunos casos, como Granada, se plantea prohibir la circulación de bicicletas y patinetes por las aceras²⁹ (Sánchez. 2019)

En otros casos, como Bilbao, se considera preferible esperar al desarrollo jurídico de la DGT que de respaldo a la regulación de los patinetes eléctricos.

Más recientemente, el Pleno del Ayuntamiento de Sevilla en fecha 29 de marzo de 2019 ha aprobado el proyecto de una nueva normativa para el uso de VMP en la ciudad

²⁶ Diferentes regulaciones en las capitales para el fenómeno del patinete eléctrico. El País. https://elpais.com/politica/2018/11/29/actualidad/1543492885_503648.html (21/0/2019)

²⁷ https://www.barcelona.cat/mobilitat/es/actualidad-y-recursos/noticias/nueva-regulacion-de-vehiculos-de-movilidad-personal-y-ciclos-de-mas-de-dos-ruedas_513892

²⁸ Ordenanza de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid. BOCM núm. 253 de 25/10/2018

²⁹ SANCHEZ, A. (2019). *Las bicicletas y patinetes eléctricos no podrán ir por la acera desde marzo de 2019*. Ideal. Disponible en: <https://www.ideal.es/granada/bicicletas-patinetes-electricos-20181116204748-nt.html> [Acceso 18 de marzo de. 2019].

de Sevilla³⁰. En lo que se refiere al patinete eléctrico este proyecto de ordenanza permite su circulación por carriles bici siempre y cuando no sobrepasen los 15 kilos, su potencia máxima sea de 250w y su velocidad no sobrepase los 25 kilómetros horas. Además, como norma general, no deberán circular por aceras y deberán respetar siempre la prioridad de paso de los peatones. Este proyecto de ordenanza introduce una serie de obligaciones y exigencias para los usuarios, entre las que podemos destacar:

- Serán de uso unipersonal y no podrán transportar viajeros.
- La edad mínima permitida para circular es de 15 años.
- Los usuarios de estos vehículos deberán portar en todo momento documentación técnica emitida por el fabricante o importador en la que consten las características esenciales de los mismos.
- No está permitida la circulación por las vías públicas de Sevilla con tasas de alcohol superiores, ni con presencia de drogas en el organismo en los términos establecidos en la normativa estatal.

Ante la disparidad de criterios utilizados por las autoridades locales para regular en sus Ordenanzas el uso de los VMP, y especialmente el patinete eléctrico, la Instrucción 16/V-124 de la DGT³¹, sí que hace mención de algunas características confluentes, como son:

- *“Los VMP pueden ubicarse físicamente en la calzada siempre que se traten de vías expresamente autorizadas por la autoridad local.*
- *La autoridad municipal, no obstante, puede autorizar su circulación por las aceras, zonas de viandantes, parques o habilitar carriles especiales con las prohibiciones y limitaciones que considere necesarios (relativos a masa, velocidad y servicios al que se destine) para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía.*
- *Cuando queden asimilados a ciclos y bicicletas, le será aplicable lo dispuesto para estos en la legislación de tráfico, seguridad vial y circulación de vehículos a motor.*

³⁰ Ayuntamiento de Sevilla. El Pleno del Ayuntamiento aprueba la modificación de la ordenanza de circulación para regular los vehículos de movilidad personal. (2019). Disponible en: <https://www.sevilla.org/actualidad/noticias/el-pleno-del-ayuntamiento-aprueba-la-modificacion-de-la-ordenanza-de-circulacion-para-regular-los-vehiculos-de-movilidad-personal>

³¹ Instrucción 16/V-124 del Director General de Tráfico de 3 de noviembre de 2016 sobre Vehículos de movilidad personal (VMP).

- No requerirán autorización administrativa para circular, ni tampoco permiso o licencia de conducción, sin perjuicio de las exigencias técnicas o de otra naturaleza que la autoridad local determina para la autorización de los VMP en las vías de su competencia.
- Los usuarios o propietarios de VMP podrán voluntariamente contratar un seguro en los términos establecidos en la legislación general de seguros, deberá hacerlo, en los casos en los que así se establezca por la autoridad local para su utilización en las vías urbanas.
- Los VMP y ciclos de más de dos ruedas que estén destinados a la realización de actividades económicas de tipo turístico o de ocio han de obtener previamente una autorización de la autoridad municipal en la que figure, en todos los casos, el recorrido a realizar, el horario y las limitaciones que se establezcan para garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías”.

Esta variabilidad de regulaciones locales y la duda de algunos entes locales a la hora dar cobertura a los vehículos de movilidad personal, especialmente el patinete eléctrico, genera algunas cuestiones; ¿son vehículos los patinetes eléctricos? Y sobre esto, ¿tienen los Entes Locales potestad sancionadora sobre la conducta de los usuarios de patinetes eléctricos?

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
Tímbr	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.



Clasificación de los VMP realizada por la DGT.

4. LA REGULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS EN EL RÉGIMEN JURÍDICO ESPAÑOL

La primera cuestión que debemos analizar es la regulación legal de estos nuevos medios de transporte, especialmente el del patinete eléctrico.

En nuestro Estado, el uso de las vías públicas está regulado por la LSV. Su artículo 1³² regula, entre otras cuestiones:

- *“Las normas de circulación para los vehículos.*
- *Los elementos de seguridad activa y pasiva, así como las condiciones técnicas de los vehículos.*
- *Los criterios de señalización de las vías de utilización general.*
- *Las autorizaciones que, para garantizar la seguridad y fluidez de la circulación vial, debe otorgar la Administración con carácter previo a la realización de actividades relacionadas con la circulación de vehículos, especialmente de motor.*
- *Las infracciones derivadas del incumplimiento de las normas establecidas y las sanciones a las mismas”.*

Así mismo, el Anexo I de la LSV realiza una pormenorizada definición de los términos incluidos en la Ley. En su apartado 6 define “vehículo” como el “aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2”³³. Y en apartado 12 se define “vehículo a motor” como “vehículo provisto de motor para su propulsión”. Excluyendo de esta definición a los ciclomotores, los tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida.

Por otra parte, el apartado 7 define “ciclo”, considerándolo como aquel “Vehículo provisto de, al menos, dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales”. Por el contrario, el apartado 9.a) define “ciclomotor” como aquel “vehículo

³² Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. BOE. Núm. 306 de 23 de diciembre de 2003.

³³Según el artículo 2 los preceptos de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial serán de aplicación en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos.

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”

Entre esta gran variedad de definiciones no se establece ninguna que encaje adecuadamente con el “patinete eléctrico”. Así, nos encontramos que según el apartado 6 sería un “vehículo”, o un “vehículo a motor” según el apartado 12, un “ciclo” según el apartado 7, y hasta un “ciclomotor” de acuerdo con el apartado 7.

En este sentido, y aunque hoy por hoy la jurisprudencia al respecto es muy escasa, podemos destacar la falta de uniformidad entre las varias sentencias que se han pronunciado al respecto:

Así, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Vitoria de 18 de septiembre de 2017³⁴ considera a los patinetes eléctricos como “vehículos”, siéndoles de aplicación lo dispuesto para las bicicletas. En su fundamento jurídico segundo determina que *“a falta de una ordenanza municipal el patinete eléctrico al que va incorporado un motor está homologado para usar la vía pública, debiendo tener en cuenta que, cuando circula por una zona peatonal debe adecuarse a la velocidad del peatón, y lo mismo cuando cruza un paso de peatones”*.

En cambio, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Girona de 29 de enero de 2016³⁵ razona que *“en cuando a la posible asimilación de estos patinetes con motor a los ciclomotores, los patinetes autopropulsados no tienen la condición de vehículos”*. En parecido sentido se pronuncia la Audiencia Provincial de Madrid en 2018³⁶, en la que si bien no calificar al patinete eléctrico como vehículo de motor si se desprenden de su uso responsabilidades civiles en cuanto a posibles siniestros.³⁷

Asimismo, el RGCir en su artículo 121.4 recoge la *“Circulación por zonas peatonales. Excepciones”*, establece que: *“los que utilicen monopatinetes, patines o aparatos similares sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal regulada en el artículo 159, señales de indicación general, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos”*.

³⁴ Sentencia. 672/2017 Audiencia Provincial Vitoria-Gasteiz. Sección 1ª. 18 de septiembre de 2016.

³⁵ Sentencia. 59/2016. Audiencia Provincial de Girona. Sección 3ª. 29 de enero de 2016.

³⁶ Sentencia 15934/2018. Audiencia Provincial de Madrid. Sección 20. De 26 de noviembre de 2018.

³⁷ Artículo 1902 C.C. El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado.

Por tanto, encontramos una gran dificultad para calificar al patinete eléctrico como ciclomotor, pues en cuanto hacerlo así implicaría entre otras las siguientes consecuencias:

- El conductor de ciclomotor deberá circular por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, debe utilizar la parte imprescindible de la calzada. Art. 17, y excepcionalmente se le permitirá circular en paralelo (art. 17.2) de la LSV.
- Estaría prohibido circular por autopistas y autovías. art. 20.
- Queda prohibida la circulación con menores de doce años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, con o sin sidecar, por cualquier clase de vía. Art. 13.
- El conductor de vehículos a motor y ciclomotores estarían obligados a utilizar el casco. Art. 47.
- Obtención previa del preceptivo permiso o licencia de conducción. Art. 61.
- Ser objeto de inspección técnica unitaria antes de ser admitidos a la circulación (Art. 67) y proceder a su matriculación (art. 68).
- Todo propietario de vehículos a motor estará obligado a suscribir un seguro la responsabilidad civil.

En el reglamento europeo 168/2013, de 15 de enero, que tiene por objeto establecer normas de armonizadas para la homologación de tipo de vehículos de categoría L (vehículos de dos, tres o cuatro ruedas) tampoco recoge claramente a los patinetes eléctricos.

Así, en su artículo 3, apartado 64, incluye en la definición de “vehículos de motor de dos ruedas” a los ciclos de motor de dos ruedas, los ciclomotores de dos ruedas y las motocicletas de dos ruedas. Estableciendo en su artículo 4 la categoría L1 en la que quedan encuadrados los vehículos de motor de dos ruedas ligero.³⁸

No obstante, la Instrucción 16/V-124 de 2016 de la DGT, en su apartado primero, párrafo b), establece que; “desde el ámbito de la legislación de tráfico los dispositivos de movilidad personal tendrán la consideración de “vehículo”, de acuerdo con la definición que de los mismos establece el punto 6º del Anexo I de la LSV. 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.*”

³⁸ 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).

Aunque en los siguientes dos apartados de esta misma Instrucción, la DGT clarifica que; *“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. y b) La imposibilidad de catalogarlos como vehículos de motor, ya que su configuración y exigencias técnicas no permiten obtener las correspondientes homologaciones para ser considerados de este modo”*.

En este punto destacamos la Sentencia del TS de 10 de abril de 2014 (Sala Tercera)³⁹ en la que establece que:

“Pero que la inclusión de las bicicletas dentro de la categoría de "vehículo" se ajusta plenamente a lo establecido en el Anexo I de la Ley de Tráfico, que en su apartado 4 define aquél como "artefacto o aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2 ", sin distinguir según sean o no de motor. Tan es así que, cuando en el apartado siguiente define la categoría de "ciclo" como "vehículo de dos ruedas, por lo menos, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas", no cabe ninguna duda de que, a efectos de la legislación estatal de tráfico, la bicicleta es una especie del género vehículo. Por tanto, le son aplicables las normas referidas a los vehículos”.

Por semejanza con la bicicleta, y según la sentencia antes señalada, el patinete eléctrico tiene la consideración de “vehículo”.

No obstante, para la DGT, y según los criterios recogidos en la Instrucción 16/V-124 los patinetes eléctricos, como vehículos de movilidad personal, no pueden recibir el trato que se dispensa al peatón, ni son vehículos a motor. Entonces, ¿qué son?

Teniendo en cuenta que los patinetes eléctricos pueden alcanzar velocidades de hasta 30 km/h, parece poco sensato que sus usuarios sean considerados como peatones. Catalogarlos como vehículo de motor tampoco parece ser lo más adecuado, ya que, la Ley de Seguridad Vial a efectos de homologación y de cumplimientos de las tarjetas de

³⁹ Tribunal Supremo (Sala Tercera) Sentencia de 10 de abril de 2014 (Rec. 2094/2012) STS 1491/2014.

inspección técnica o de documentación necesaria, no se pueden considerar vehículos de motor⁴⁰.

Junto a lo anterior, debemos añadir que los patinetes eléctricos no se fabrican siguiendo los criterios de homologación existentes para los vehículos de motor, ni es obligatorio que para circular dispongan de autorización previa, ni que sus conductores deban ser provistos de la pertinente autorización para conducirlos, ni existe obligación de contar con una póliza de seguro.

La DGT resuelve este dilema; *“los VMP, podrán ubicarse físicamente en el ámbito de la calzada, siempre que se trate de vías expresamente autorizadas por la autoridad local”*⁴¹. Si bien, *“La autoridad municipal, podrá autorizar su circulación por aceras, zonas peatonales, parques o habilitar carriles especiales con las prohibiciones y limitaciones que considere necesarias”*.

“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”

El concurso de la DGT a la hora de dictar la Instrucción de 2016 ha sido clave para no aclarar aquellos puntos que sobrepasan las competencias municipales.

La DGT traslada a los Entes Locales la regulación de la circulación de los patinetes eléctricos, así mismo afirma que *“existe dificultad para encuadrar a estos vehículos en la categoría de peatones o de vehículos a motor”*, y deja a los Ayuntamientos la posibilidad de regular su circulación por aceras, zonas peatonales o carriles especiales en función de su masa, velocidad o uso al que se destinen.

Pero ¿una instrucción ministerial puede complementar una ley, y habilitar por tanto a los Entes Locales para ejercer la potestad reglamentaria sobre una materia escasamente regulada y con tanta repercusión?

Resulta imprescindible, por tanto, definir un marco regulatorio que proporcione seguridad a los viandantes y usuarios de VMP, especialmente a las personas en mayor situación de riesgo.

⁴⁰ El Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. BOE. Núm. 22 de 26 de enero de 1999, en su Anexo II establece la definición y categorías de vehículos.

⁴¹ Según la Instrucción 16/V-124 de la DGT.

5. DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE TRÁFICO

El artículo 149.1 (epígrafe 21) de la Constitución reserva el tráfico y la circulación de los vehículos a motor como una competencia exclusiva del Estado⁴². Por lo cual, el Estado tiene encomendada la función normativa y ejecutiva.

Como competencia exclusiva del Estado, el tráfico y la circulación a motor, requiere de una regulación básica uniforme y unas condiciones idénticas para conductores, pasajeros, y en general para todos los usuarios o afectados por la circulación.

En lo que respecta a los Municipios, el tráfico queda expresamente regulado por el artículo 25 LBRL. Más concretamente, el Estado determina esta competencia del artículo 25.2.g)⁴³ de la LBRL en la LSV, precepto legal que atribuye a los Municipios un importante abanico de competencias en materia de circulación vial.

Las competencias de los Municipios en materia de tráfico quedan determinadas en el artículo 7 de la Ley de Seguridad Vial. Correspondiendo a los municipios:

“a) 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.

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

⁴² Art. 149.1. epígrafe 21. CE. El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias: Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación.

⁴³ Ley 7/1985 Reguladora de las Bases del Régimen Local. Art. 25.2.g. El Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias: b) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano.

c) *La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor.*

La retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.

Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los términos que reglamentariamente se determine.

d) *La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.*

e) *La realización de las pruebas a que alude el artículo 5.o) en las vías urbanas, en los términos que reglamentariamente se determine.*

f) *El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.*

g) *La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales”*

Por tanto, y en lo que se refiere al tema que nos ocupa, podemos resumir que las Entidades Locales son competentes para ordenar y regular el tráfico en las vías de su titularidad, inmovilizar los vehículos que no se hallen provistos del título habilitante y de regular mediante Ordenanza de circulación los usos de las vías urbanas. El instrumento utilizado para ello será la Ordenanza Municipal, pues como resuelve el TS en su sentencia de 29 de junio de 2014, en su fundamento jurídico segundo, argumenta que: *“a diferencia de lo que ocurre con la potestad reglamentaria de la Administración del Estado o, en su caso, de la Administración autonómica- la potestad reglamentaria de las entidades locales mantiene con la ley una relación menos intensa, como consecuencia precisamente del principio de autonomía local. Dado que las entidades locales gozan de autonomía para el cumplimiento de las funciones que tienen encomendadas y dado que sus órganos plenarios de gobierno disfrutan de innegable legitimidad democrática, hay que entender que disponen de margen para diseñar sus propias políticas en los ámbitos de su*

competencia; y esa capacidad de tener una propia orientación política no puede por menos de reflejarse en la configuración de su potestad reglamentaria. Dentro de sus ámbitos de competencia, la potestad reglamentaria de las entidades locales puede adoptar, en principio, las normas que estime oportunas siempre que no conculquen otras normas de rango superior; es decir, la ley estatal -lo mismo valdría para la ley autonómica- funciona como un límite a la potestad reglamentaria de las entidades locales. A diferencia de los reglamentos estatales o autonómicos, los reglamentos locales no suelen ser un instrumento auxiliar para actuar opciones ya adoptadas y predeterminadas en sus rasgos esenciales por la ley. Esto es lo que, en alguna ocasión, con fórmula sintética, esta Sala ha llamado la "vinculación negativa" a la ley de la potestad reglamentaria de las entidades locales"⁴⁴.

A- Ordenación y regulación del tráfico.

La **ordenación del tráfico** comprende todas aquellas medidas tendentes a organizar y distribuir las corrientes circulatorias de vehículos y peatones, de acuerdo con el espacio disponible de la vía pública.

La **regulación del tráfico** engloba todas aquellas medidas tendentes a organizar y distribuir las corrientes de circulación de vehículos y peatones, en relación con el tiempo.

Los Municipios desarrollan estas atribuciones a través de sus correspondientes servicios municipales de tráfico y, fundamentalmente, de la Policía Municipal que, según el artículo 53.1. de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, es la encargada de "*ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación*".

- Como objetivos fundamentales de la ordenación del tráfico podemos destacar la seguridad vial, la mejora y aprovechamiento óptimo de las vías, así como solventar los problemas de congestión y contaminación ambiental, derivados de la alta densidad de circulación.
- Y como medidas tendentes a conseguir una adecuada ordenación del tráfico destacaríamos:
 - ✓ Ordenar diferentes sentidos de circulación, cuando por motivos de seguridad y/o fluidez se estime conveniente.

⁴⁴ Tribunal Supremo (Sala Tercera) Sentencia de 24 de junio de 2014 (Rec. 2500/2012) STS 2757/2014.

- ✓ La prohibición total o parcial del acceso a las vías para vehículos o usuarios determinados o el cierre de vías;
- ✓ La utilización obligatoria de itinerarios concretos, arcones o carriles en sentido opuesto al inicialmente previsto (art. 16.1 LSV)⁴⁵.

Los Municipios, como titulares de las vías urbanas, y según lo establecido en el artículo 57.1 LSV⁴⁶, son los encargados de la instalación y conservación de las adecuadas señales y marcas viales, así como, de que la señalización se mantenga en condiciones de seguridad para la circulación.

De igual manera, y a la vista de lo regulado por el artículo 57.2 LSTV⁴⁷, los Entes Locales, en lo que respecta a la ordenación del tráfico son los responsables de la señalización de carácter circunstancial en razón de las contingencias de la circulación y de la señalización variable necesaria para su control.

Por otro lado, la actuación municipal, en lo que respecta a la regulación del tráfico, se reduce a la exigencia del cumplimiento de las reglas de preferencia de paso mediante la instalación de semáforos y, especialmente, a través de los agentes de la Policía Local, que en determinadas circunstancias pueden modificar las reglas de prioridad de paso.

B- Regulación de los usos de las vías urbanas.

Las Entidades Locales deben adoptar todas las medidas necesarias para compatibilizar el uso de las vías urbanas por los diferentes usuarios que las disfrutan:

- pueden crear carriles reservados a la circulación con bicicletas,
- determinar las aceras, paseos y andenes por los que pueden transitar y establecer las normas que han de respetar los usuarios de estas,
- reservar determinados carriles a la circulación exclusiva de algunas categorías de vehículos, como autobuses y taxis, en atención al servicio público que

⁴⁵ Artículo 16 LSV. Utilización de los carriles. 1. El conductor de un automóvil, que no sea un vehículo para personas de movilidad reducida, o de un vehículo especial con la masa máxima autorizada que reglamentariamente se determine, debe circular por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia.

⁴⁶ Artículo 57.1 LSV. Mantenimiento. 1. Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación, y de la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales. También corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas, podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa.

⁴⁷ Artículo 57.2 LSV. Mantenimiento. 2. La autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico será responsable de la señalización de carácter circunstancial en razón de las contingencias del mismo y de la señalización variable necesaria para su control, de acuerdo con la normativa de carreteras.

desempeñan, y normas prioritarias a favor de estos y otros vehículos prioritarios (ambulancias, coches de bomberos, etc.).

C- Inmovilización de vehículos.

Los Municipios, con el objeto de hacer frente al problema derivado de la densidad de tráfico en las áreas urbanas, también están habilitados para inmovilizar los vehículos en las vías urbanas y proceder, en su caso, a su retirada y depósito, siempre y cuando concurren determinadas circunstancias previstas legalmente.

1- Inmovilización:

Según expresa el art. 7.c) LSV, corresponde a los municipios; *“la inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no se hallen provistos de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor”*.

Por otro lado, el art. 104.1 LSV, establece una serie de supuestos en los que los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley. De los que destacamos:

“a) El vehículo carezca de autorización administrativa para circular, bien por no haberla obtenido, porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia, o se incumplan las condiciones de la autorización que habilita su circulación.

b) El vehículo presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas”.

2- Retirada:

El art. 7.c) LSV⁴⁸, autoriza *“la retirada de los vehículos y su posterior depósito, cuando obstaculicen o dificulten la circulación o supongan un peligro para esta o se*

⁴⁸ Art.7.c) LSV. La retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.

encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido". Igualmente autoriza la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los casos y condiciones que reglamentariamente se determinen.

Por su parte, el art. 105 LSV enumera los supuestos en los que procede la retirada de vehículos de las vías públicas por parte de la autoridad encargada de la gestión del tráfico como, por ejemplo, y entre otros, en caso de accidente que impida continuar la marcha o cuando constituya un peligro, cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como zonas de aparcamiento reservado para el uso de personas con discapacidad sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación.

A la vista de lo anteriormente expuesto, los municipios están totalmente facultados para la regulación del tráfico y de determinar los usos de las distintas vías tanto por los peatones como por los usuarios de cualquier tipo de vehículo. Pero esta regulación, que aparentemente es sencilla, se encuentra con la inadecuada regulación normativa de los VMP, en especial el patinete eléctrico, que genera dudas y controversias entre los propios Entes Locales.

Hoy por hoy, en lo que respecta a los patinetes eléctricos, la ordenación actual del tráfico de los VMP es "caótica". De hecho, nuestras ciudades no están actualmente preparadas para estos vehículos. Esta situación se manifiesta, como hemos visto anteriormente, en la gran disparidad de normas existentes entre los diferentes Entes Locales, en los que no coinciden ni la edad mínima para su utilización, ni los elementos obligatorios de seguridad, ni las zonas de circulación y estacionamiento. En este sentido, y en lo que respecta a la regulación de los VMP, el proyecto Real Decreto elaborado por la Dirección General de Tráfico (DGT)⁴⁹, el cual estuvo en fase de información pública hasta el 7 de febrero, nada dice sobre su zona de circulación, cuya regulación parece delegarse en los Ayuntamientos. Sólo modifica el art. 38 del RGCir prohibiendo la circulación de los VMP por vías interurbanas.

⁴⁹ Dirección General de Tráfico. *Real Decreto xxx/2019 de medidas urbanas de tráfico. (2019)*. Disponible en: http://www.interior.gob.es/documents/642012/9796404/02_2019_Medidas_urbanas_de_trafico.pdf/dbde2652-6dce-4465-b260-767fae80be72

6. CONCLUSIONES

Hoy en día el 54% de la población se concentra en zonas urbanas. El deseo de los ciudadanos de desplazarse de forma rápida por las ciudades evitando los atascos; las nuevas políticas anticontaminación que los consistorios municipales están implantando en sus ciudades o la aparición de empresas de alquiler de patinetes eléctricos, entre otras, han facilitado la proliferación de nuevas formas de movilidad personal.

Según datos de la Fundación Línea Directa, *“casi 11 millones de personas dicen estar dispuestos a usar los VMP como medio de transporte habitual y más de 2 millones aseguran tener previsto comprarse uno en los próximos meses”*.

La rápida aparición de los VMP, especialmente el patinete eléctrico, ha cambiado la fisonomía de nuestras ciudades, a la vez que ha desaparecido la división tradicional entre peatón y vehículo. Esto está generando un nuevo conflicto de coexistencia con el resto de los usuarios de las vías públicas, en especial con los peatones.

Los usuarios de VMP desconocen o no respetan las normas básicas de circulación, circulando por cualquier lugar, sin respetar al resto de viandantes, sin adecuar su velocidad al de los peatones, e incluso considerando al VMP como un juguete.

En este sentido, el municipio es el epicentro de la convivencia entre patinete eléctrico y los viandantes, y, por tanto, las Ordenanzas municipales, como instrumento normativo de los municipios, deben regular la seguridad vial y movilidad sostenible, si bien, como ha subrayado el Tribunal Supremo en reiteradas sentencias, es preciso que esta labor se realice de forma rigurosa y, en todo caso, dentro del marco competencial general que les es propio.

En particular, en la actualidad, los ayuntamientos deberán respetar la Instrucción de la DGT (16/V-124) de 2016 en la que se “proponen” indicaciones básicas sobre este tipo de vehículos. Esta instrucción clasifica a todos los VMP como “vehículos no de motor” en contra del Reglamento de la UE, contradiciendo los que ya estaba regulado desde 2013.

La exigua regulación nacional está provocando que las Ordenanza municipales, adoptadas por los consistorios para regular los VMP, sean muy dispares. A ello hay que sumar aquellos otros municipios que han decidido esperar a una regulación nacional más clara.

Los dos únicos aspectos que regula la instrucción de la DGT de 2016 son; la prohibición para los VMP de circular por vías interurbanas e ir a más de 25 km/h, y la obligación de obtener un certificado de circulación para estos vehículos, estar en posesión del manual de características del VMP, así como la creación en los municipios de un censo de estos vehículos.

Ante esta evidente falta de concreción regulatoria de los VMP se hace urgente la aprobar regulación estatal única de patinetes clara, uniforme y vinculante para todo el territorio nacional, en el marco del Reglamento General de Circulación. “Cualquier otra alternativa producirá disfunciones, anomalías y desigualdades”.

Y en lo que se refiere al riesgo de los Vehículos de Movilidad Personal, la circulación y estacionamiento ha de producirse bajo la misma normativa de seguridad vial, idéntica en todo el territorio español, lo que significa su aplicabilidad sin excepciones a todos los municipios de España por igual.

El actual borrador del Real Decreto que el Gobierno pretende aprobar próximamente, y que modificará el actual Reglamento de Circulación en su artículo 38 y el Reglamento General de Vehículos en su artículo 2, define a los VMP, como *“vehículos de una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos que puedan proporcionar al vehículo una velocidad máxima de diseño comprendida entre 6 y 25 km/h”*.

De este modo, los VMP no serán considerados vehículos de propulsión a motor o ciclomotores, tranvías, o vehículos para personas de movilidad reducida y ciclos de pedaleo asistido, por lo que sus usuarios no estarán obligados a contratar un seguro

Considero que la futura normativa que regule los VMP debería ser clara y coherente, eliminando la incertidumbre actual de los Ayuntamientos. Al mismo tiempo que se amplía y prevea los próximos avances en movilidad, coches voladores, drones con pasajeros, etc....

Las Administraciones deberían invertir en formación, en concienciación de los riesgos de su uso, en dar a conocer la normativa, en concretar adecuadamente las vías para la circulación de VMP, y muy especialmente en concienciar a todos los ciudadanos que estos vehículos entrañan un riesgo real y, desde luego, no son juguetes.

7. BIBLIOGRAFÍA:

Publicaciones:

Ayuntamiento de Sevilla. “El Pleno del Ayuntamiento aprueba la modificación de la ordenanza de circulación para regular los vehículos de movilidad personal”. (2019). Disponible en: <https://www.sevilla.org/actualidad/noticias/el-pleno-del-ayuntamiento-aprueba-la-modificacion-de-la-ordenanza-de-circulacion-para-regular-los-vehiculos-de-movilidad-personal>

Baelo Álvarez, M y Diaz-Bautista Cremades, A. (2019): “¿Es el patinete eléctrico un ciclomotor?” 9 de febrero de 2019, de El consultor.Laley.es. Disponible en: <http://elconsultor.laley.es/content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1CTEAAiMLE0MzM7Wy1KLizPw8WyMDQwtDA0NTkEBmWqVLfnJIZUGqbVpiTnGqWmJScX5OaUlqaFGmbUhRaSoAmcK2f0YAAAA=WKE>

García, J. (2018). “Muere un peatón arrollado por un patinete eléctrico por primera vez en España”. 9 de febrero de 2019, de El País. Disponible en: https://elpais.com/ccaa/2018/11/28/catalunya/1543417335_555775.html

Fundación Línea Directa. “Vehículos de Movilidad Personal (VMP): ¿amenaza u oportunidad para la seguridad vial? (2019). Disponible en: https://www.fundacionlineadirecta.org/investigacion/-/asset_publisher/e8FJpINeJYaa/content/vehiculos-de-movilidad-personal-vmp-amenaza-u-oportunidad-para-la-seguridad-vial-?inheritRedirect=true

HISPANIDAD. Decano de la prensa digital española, H. (2019). “Ya van tres, que se sepa: un peatón y dos conductores de estos vehículos fallecieron al ser atropellados”. Disponible en: https://www.hispanidad.com/confidencial/se-ocultan-las-primeras-muertes-por-culpa-de-patinetes-electricos-mientras-trafico-planea-su-regulacion_12005870_102.html

Kisters, C. and Montes, M. (2019). *The Dutch model for Making Walking and Cycling Safer*. Disponible en: [https://alojamientos.uva.es/guia_docente/uploads/2013/474/46_054_1/ Documento31.pdf](https://alojamientos.uva.es/guia_docente/uploads/2013/474/46_054_1/Documento31.pdf)

Navarrete, A. (2018). “La DGT regulará el uso de los patinetes eléctricos”. 14 de marzo de 2019, de El Mundo. Disponible en: https://www.elmundo.es/motor/2018/10/17/5bc7188b22_601d6f3d8b462a.html

Pan-Montoro, N. (2018). “Diferentes regulaciones en las capitales para el fenómeno del patinete eléctrico”. 15 de febrero de 2019, de El País. Disponible en: https://elpais.com/politica/2018/11/29/actualidad/1543492885_503648.html

Rocafort, J. (2016). *Nuevos vehículos eléctricos para la movilidad personal*. Energía de hoy.com. 2016. (16), pp. 72-74.

Vargas Cabrera, B. (2019). “Movilidad Sostenible y responsabilidad penal de conductores de bicicletas y vehículos de movilidad personal”. El Consultor de los Ayuntamientos. Disponible en: <http://elconsultor.laley.es/content/Documento.aspx?params=H4sIAAAIAAAEAMtMSbF1CTEAAiMLcwNDU7Wy1KLizPw8WyMDQwtDIyMDkEBmWqVLfnJIZUGqbVpiTnGqWmJScX5OaUlqaFGmbUhRaSoAwJDhDkYAAAA=WKE>

Vargas Cabrera, B. (2018). *La Fiscalía de Seguridad Vial investigará los atropellos de ciclistas y patinetes a los peatones en las vías públicas*. Fiscalía General del Estado. Disponible en: https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/gabinete_prensa/noticias/iMwHsB7ACPI4syA0NjTDI9Ex3VFQEALhdDzw!/dl5/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh!/ut/p/a1/jZDZDoIwEEW_xQ8wLYsKjwWKLAEq1qX2xZAQAYNA1IDy9VbfNG6TzNxMcm5uZoAEAsgybvI0PudVGRf3XQ63FBGkUQ6DcWj5EI0pdwaEGJxqCth8Bqy5-Z8ffigEf_mDPwL0I3NZCmQdn7N-Xu4qIHLWkpMzQu6MmqcrpP9wqM2vhgrP8IozBKva3tAJMVADdWhnjiU40ZCX6ldRhxN YA3kc_qUMF21a2xp2p4BLfgKvHnPA_hyf31Yii5EO07T3g3FARxo/dl5/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/?txtFechaDesde=&txtFechaHasta=&palabraBuscar=movilidad&btnBuscar2=Buscar

Normativa:

Ley Orgánica 2/1986, de 13 marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. BOE. Núm. 63 de 14 de marzo de 1986.

Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid. BOE Núm. 159 de 5 de julio de 2006.

Ley 1/2006, de 13 de marzo, por la que se regula el Régimen Especial del municipio de Barcelona. BOE Núm. 62 de 14 de marzo de 2006.

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. BOE. Núm. 261 de 31 de octubre de 2015.

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. BOE. Núm. 306 de 23 de diciembre de 2003.

Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. BOE. Núm. 22 de 26 de enero de 1999.

Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes. BOE. Núm. 209 de 31 de agosto de 2011.

Reglamento (UE) N.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. Diario Oficial de la Unión Europea L 60 de 2 de marzo de 2013, p. 52-128.

Orden PRE/52/2010, de 21 de enero, por la que se modifican los anexos II, IX, XI, XII y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. Boletín Oficial del Estado. 23 de enero de 2010, núm. 20 pp. 6711-6734.

Instrucción 16/V-124, de 3 de noviembre de 2016, sobre vehículos de movilidad personal (VMP) del Director General de Tráfico.

Fiscal General del Estado. Circular 10/2011, de 17 de noviembre, Sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en Materia de Seguridad Vial. Disponible en: https://www.fiscal.es/fiscal/publico/ciudadano/documentos/circular_es_consultas_instrucciones!/ut/p/a0/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOI9HT0cDT2DDbzcfszCDBzdPYOdTD08jIMtjPULsh0VAce5oI!/?chkTodo=1&rbOpcionAnyo=1&selAnio=2011&palabraBuscar=&btnBuscar2=Buscar)

Ayuntamiento de Barcelona. Modificación de la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos. Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona. 19 de junio de 2017. Disponible en: <https://bop.diba.cat/scripts/ftpisa.aspx?fnew?bop2017&06/022017011196.pdf&1>

Ayuntamiento de Madrid. Ordenanza de Movilidad Sostenible. Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid. 23 de octubre de 2018. Núm. 253. Pág. 130-253. Disponible en: [http://web.icam.es/bucket/BOCM-rdenanza%20movilidad%20sostenible%20Madrid\(1\).pdf](http://web.icam.es/bucket/BOCM-rdenanza%20movilidad%20sostenible%20Madrid(1).pdf)

Dirección General de Tráfico. Borrador del Real Decreto xxx/2019 de medidas urbanas de tráfico. (2019). Disponible en: http://www.interior.gob.es/documents/642012/9796404/02_2019_Medidas_urbanas_de_trafico.pdf/dbde2652-6dce-4465-b260-767fae80be72

Jurisprudencia:

Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 4ª). Sentencia de 28 febrero 2012. (rec. 4817/2010).

Tribuna Supremo (Sala Tercera) Sentencia de 22 de enero de 2013 (rec. 1851/2010)

Tribunal Supremo (Sala Tercera) Sentencia de 10 de abril de 2014 (rec. 2094/2012)

Tribunal Supremo (Sala Tercera) Sentencia de 24 de junio de 2014 (rec. 2500/2012)

Tribunal Constitucional (Sala Segunda) Sentencia núm. 26/1986, de 19 de febrero (BOE núm. 69, de 21 de marzo de 1986)

Audiencia Provincial de Vitoria. Sentencia de 18 de septiembre de 201 (rec. 364/2017).

Audiencia Provincial de Girona. (Sección Tercera). Sentencia de 29 de enero de 2016 (rec. 1028/2015).

Audiencia Provincial de Madrid (Sección Vigésima). Sentencia de 26 de noviembre de 2018 (rec 515/2018)