

ORDENANZA REGULADORA DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (V.M.P)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

- | -

La reciente aparición y proliferación de nuevos medios de transporte urbano como son los llamados vehículos de movilidad personal (VMP), requiere que las Administraciones Públicas actúen en el ejercicio de sus potestades a fin de garantizar un uso adecuado de los espacios públicos por toda la ciudadanía.

El interés público por satisfacer con las debidas garantías los diferentes intereses privados justifica que el Ayuntamiento de Trujillo promueva una regulación del uso de estos vehículos en la ciudad, en tanto no exista una normativa específica de rango superior.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible apuesta por modos de transporte no contaminantes, y entre sus criterios se encuentra favorecer y promocionar en la ciudad los vehículos de movilidad personal (VMP), integrándose en el sistema de



movilidad urbano de modo que convivan de forma respetuosa con el resto de usuarios de la vía pública. Es también obligado que dicha integración se lleve a cabo garantizando los máximos criterios de seguridad vial.

La presente Ordenanza regula la circulación, estacionamiento y condiciones de uso de los vehículos de movilidad personal (VMP) de tipo A y B, remitiéndose en cuanto a su clasificación a las indicaciones de la Dirección General de Tráfico, concretamente a las Instrucción 16/V 124 de 3 de noviembre de 2016, y en todo caso, a la normativa de rango superior al municipal, con la intención de que exista una norma lo más homogénea posible en todo el territorio nacional.

En la elaboración del texto se ha tenido en cuenta el acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno de la Federación Española de Municipios y Provincias de 29 de octubre de 2018, sobre el uso de la acera y la prioridad peatonal.

- II -

En orden a la competencia municipal para la aprobación de una ordenanza reguladora del uso de los vehículos de movilidad personal, el artículo 25.2, en su letra g), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, atribuye al municipio, como competencia propia, que ejercerá en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, la de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad.

Asimismo, el artículo 7 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 atribuye a los municipios, entre otras, las competencias en materia de regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad y 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.

Igualmente conviene tomar en consideración la evolución jurisprudencial a respecto, desde la aplicación del principio por el que cualquier decisión sobre las competencias municipales sólo puede sustentarse sobre el criterio de vinculación positiva hasta la doctrina más reciente que apuesta por la vinculación negativa vinculación negativa en virtud de la cual la competencia normativa de las entidades locales no precisa de una específica habilitación legal en cada ámbito sectorial en el que se dicta una ordenanza, siempre que no esté excluida dicha competencia y que no contravenga la correspondiente legislación, estatal o autonómica, que resulte de aplicación.

- III -

En orden al cumplimiento de los principios de técnica normativa regulados en el Título VI de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas, el artículo 128.1 reconoce a los entes locales el ejercicio de la potestad reglamentaria, sin perjuicio de ajustarse al principio de jerarquía normativa. Asimismo, el artículo 129 obliga a las Administraciones Públicas,



actuar de acuerdo con los principios de buena regulación, al tiempo que añade que será en el preámbulo del proyecto de reglamento u ordenanza donde quedará suficientemente justificada la adecuación del texto normativo a esos principios, que no son otros que necesidad y eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, eficiencia y estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, en el caso de que la iniciativa normativa afecte a los gastos o ingresos presentes o futuros.

Respecto al principio de necesidad y eficacia, la iniciativa normativa de la modificación de esta ordenanza viene justificada por una razón de interés general cual es la obligación de las Administraciones Públicas, en este caso el municipio de Trujillo, de garantizar un uso adecuado y con las debidas medidas de seguridad de los llamados vehículos de movilidad personal (VMP) y de los espacios públicos.

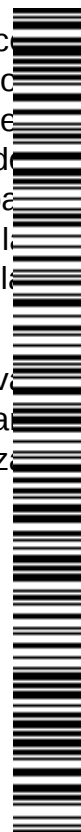
El interés público por satisfacer con las debidas garantías los diferentes intereses privados justifica que el Excmo. Ayuntamiento de Trujillo, promueva una regulación del uso de estos vehículos en la ciudad, en tanto no exista una normativa específica de rango superior.

Igualmente, se cumple el principio de proporcionalidad habida cuenta que la iniciativa propuesta contiene la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir con la norma, esto es, se limita a regular los espacios de circulación de estos vehículos, así como el estacionamiento y condiciones de uso.

El principio de seguridad jurídica predica que la iniciativa normativa se ejerza de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional y de la Unión Europea, para generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas. En este sentido, además de la acotación de la competencia municipal a la que se hace referencia en el apartado II de este preámbulo, el hecho de que no exista una norma estatal que regule la utilización de estos vehículos exige al resto de las administraciones velar por la seguridad en su utilización; razón suficientemente legitimadora de la regulación.

En aplicación del principio de transparencia, en este preámbulo se reconocen concretamente cuales son los objetivos perseguidos por la norma. Asimismo conforme a lo establecido en el art. 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el proyecto de ordenanza ha sido sometido a la consulta pública previa en el portal web municipal con objeto de recabar la opinión de los sujetos y organizaciones afectadas por la futura norma acerca de los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa, la necesidad y oportunidad de su aprobación y los objetivos de la misma.

Por lo que se refiere al cumplimiento del principio de eficiencia, la iniciativa normativa debe evitar cargas administrativas innecesarias o accesorias y racionalizar en su aplicación, la gestión de los recursos públicos. En este sentido, la ordenanza asimila la regulación de los VMP a la regulación de las bicicletas.



CONTENIDO DE LA ORDENANZA

TITULO I

LEGISLACIÓN A TENER EN CUENTA

- | | |
|---------------|---|
| Capítulo I.- | Instrucción 16 / V - 124 |
| Capítulo II.- | Instrucción 2019 / s – 149 TV -108 |
| Capítulo IV.- | Marco jurídico básico y Análisis Jurídico |

TITULO II

CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

* Vehículos eléctricos de Movilidad Personal

- Autoequilibrados
- Patinetes eléctricos sin sillín.
- Segway
- Hoverboard

OTROS VEHÍCULOS QUE NO ESTÁN CATALOGADOS COMO V.M.P

- | | |
|-------------------------|--|
| * Clase A. | - Bicicletas EPAC |
| | - Bicicletas que sobrepasan las EPAC |
| * Patinetes eléctricos: | - Categoría L L1 A – |
| | - Categoría L L1 B. Ciclomotor de dos Ruedas |

TITULO III

NORMAS Y AUTORIZACIONES PARA LA CIRCULACIÓN VMP

Usos y régimen de Circulación –

- Vehículos autoequilibrados –
- Patinetes eléctricos sin sillín.

Normas de circulación en la Ciudad de Trujillo

TITULO IV

RÉGIMEN SANCIONADOR

- Infracciones leves
- Infracciones graves
- Infracciones muy graves



DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TITULO I

INSTRUCCIONES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

CAPITULO I

Instrucción 16 / V – 124

A efectos de esta Ordenanza, se tendrá en cuenta la Instrucción de la D.G.T. 16/V 124, donde expone que, los vehículos de movilidad personal (VMP) pueden ser de tipo A y de tipo B, en los términos de lo previsto en el Anexo I de la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico del Ministerio de Interior o la clasificación vigente por parte de la D.G.T en cada momento

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 Legislativa 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 las aceras, zonas peatonales, parques, habilitar carriles especiales con las prohibiciones y limitaciones que considere necesarias (relativas a la masas, velocidad y servicio al que se destinan) para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. Cuando queden asimilados a ciclos o bicicletas, les será aplicable lo dispuesto para estos en la legislación de tráfico y 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.

Determinados VMP no serán considerados como vehículos de motor y por tanto no requieren de autorización administrativa para circular. En consecuencia, hasta que no se regule definitivamente, no cabe exigir al usuario la titularidad de un permiso o licencia de conducción. Lo anterior sin perjuicio de las exigencias técnicas 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 aquello que tiene la consideración de vehículo a 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, de 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, horarios 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.

Artículo 1º.- Definición de los V.M.P. Características.

1. En aplicación 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”.

2. 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.



3. Por su diseño, los VMP se clasifican, de acuerdo con sus características, peso y velocidad y regulación de uso, en los siguientes grupos:

- **Clase A:** Comprenden las ruedas, plataformas y patinetes eléctricos más pequeños y más ligeros, conforme al Anexo I de la Instrucción de la Dirección General de Tráfico núm. 16/V-124. No

- **Clase B:** Plataformas y patinetes eléctricos de mayor tamaño, conforme al Anexo I anteriormente citado. La edad mínima para su conducción será de 15 años.

- **Clase C:** Son aquellos ciclos de más de dos ruedas y que a su vez se clasifican en:

* **Clase C 0:** para uso personal, asimilable a una bicicleta, de modo que las condiciones de circulación y la normativa será la misma que la de la bicicleta. **La edad mínima para su conducción será de 16 años.**

* **Clase C 1:** Destinados a una actividad de explotación económica. **La edad mínima para su conducción será de 18 años.**

* **Clase C 2:** Destinados al transporte de mercancías. **La edad mínima para su conducción será de 18 años.**

CAPÍTULO II

Instrucción 2019 /S – 149 TV -108

Asunto: Aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos.

1. Introducción y objeto

1.1. Introducción: antecedentes La rápida proliferación en las zonas urbanas de los denominados “vehículos de movilidad personal” (VMP) y de las bicicletas de pedaleo asistido, así como su riesgo de comercialización sin disponer de toda la información necesaria, exige aclarar definiciones de este tipo de vehículos y de las normas de circulación aplicables, con objeto de que los usuarios y los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y regulación del tráfico conozcan los requisitos, derechos y obligaciones, así como de los comportamientos prohibidos cuando se circula con ellos.

La modificación del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de noviembre, actualmente en fase de tramitación, prevé la definición formal de los VMP y su categorización a través de la publicación de un Manual de características que detallará los requisitos técnicos de su certificación para su puesta en circulación. Por ello, uno de los objetivos de esta instrucción es facilitar, de forma transitoria y a petición de las autoridades municipales, la diferenciación clara respecto de los ciclomotores y motocicletas, y de este modo evitar disfunciones derivadas del desconocimiento de las características técnicas del vehículo utilizado por parte de los usuarios, los fabricantes, los importadores y los agentes de la autoridad. En este sentido, la clasificación que adelanta este documento está armonizada con la normativa que está elaborando la Unión Europea y la nacional e



fase de tramitación, con la finalidad de asegurar la competitividad de los fabricantes e importadores de estos vehículos.

En este contexto, el hecho de que todavía no se haya actualizado una parte del régimen jurídico aplicable a los vehículos objeto de la presente Instrucción no obsta para fijar determinados criterios sobre la adecuación a la normativa de tráfico vigente, a la vista de la incidencia negativa que se está produciendo en la seguridad vial, especialmente cuando afecta a otros usuarios vulnerables de la vía, y, en particular, a los peatones.

Como antecedentes de regulación interpretativa sobre esta materia, es necesario señalar que, en el año 2016, la Dirección General de Tráfico publicó la Instrucción 16/V-124, que, entre otras cuestiones, apuntó a la consideración de los VMP como “vehículos”, además de fijar una primera clasificación de los mismos como referencia para las Entidades Locales.

La necesidad de establecer unas normas básicas sobre los VMP o vehículos similares, y especialmente para la protección de los peatones se constata también a través de dos recientes documentos:

- En primer lugar, la Fiscalía de Sala Coordinadora de Seguridad Vial, con fecha de 13 de diciembre de 2018, ha dado instrucciones a las Policías Locales sobre tratamiento penal a la accidentalidad en vías urbanas, incluyéndose apartados específicos relativos a los usuarios de VMP.
- En Segundo lugar, la Federación Española de Municipios y Provincias, mediante acuerdo de su Junta de Gobierno de 29 de octubre de 2018, ha publicado las “Recomendaciones de la FEMP sobre la acera y la prioridad peatonal”, en las que, entre otras consideraciones, refuerza la acera como espacio del peatón.

Finalmente, esta Dirección General publicó en mayo de 2019 la **Instrucción 2019 / S-149 TV-108** “Matriculación de vehículos L1e-A” con el fin de aclarar las obligaciones administrativas en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial de los ciclos de pedaleo asistido que por sus características técnicas se encuadran en la categoría de homologación europea L1e-A. En la presente instrucción se describen en detalle estas características técnicas y se corrigen algunos errores sobre categorización de estos vehículos, **sustituyendo así la instrucción 19-V/134.**

1.2. Objeto.

El objeto de la presente Instrucción, dentro del ámbito de aplicación del Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad vial aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (en adelante LTSV) su normativa de desarrollo, y respecto de los VMP o vehículos de prestaciones superiores, es:

1. Clarificar el marco jurídico aplicable a los ciclos de pedaleo asistido que por sus prestaciones se incluyen en el ámbito de aplicación del derecho comunitario sobre homologación de vehículos de 2 o 3 ruedas.
2. Adelantar la definición de VMP prevista en la próxima modificación del Reglamento General de Vehículos y resto de vehículos ligeros incluidos en el ámbito



del Reglamento (UE) n ° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

3. Aclarar las distintas clases de infracciones que pueden darse al detectarse la utilización de este tipo de vehículos sin la debida autorización, dando pautas de actuación a los agentes de la Autoridad en caso de que tengan que formular denuncias relacionadas con estas materias.

4. Señalar otras conductas sobre normas de circulación que puedan ser constitutivas de infracción a la citada normativa, proponiendo una referencia de actuación a las Entidades Locales que no hayan regulado en sus Ordenanzas Municipales los supuestos que se describen.

2. Definición de VMP

Se define al Vehículo de Movilidad Personal como el vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h.

Quedan excluidos de esta consideración:

- Vehículos sin sistema de auto-equilibrio y con sillín.
- Vehículos concebidos para competición.
- Vehículos para personas con movilidad reducida.
- Vehículos con una tensión de trabajo superior a 100VCC o 240VAC.
- Vehículos incluidos en el ámbito del Reglamento (UE) N2 168/2013.

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

Es necesario aclarar que el objeto de tener constancia de la velocidad a la que se circula es tener una referencia sobre el tipo de vehículo en cuestión.

3. Denuncias relativas a autorizaciones administrativas

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



No es objeto de esta ordenanza el tratamiento de conductas infractoras cometidas circulando con bicicletas de pedaleo asistido, al tener éstas la consideración de bicicleta a todos los efectos.

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

3.1. Con carácter general:

1. Los artillugios que no sobrepasan la velocidad de 6 km/h. tienen la consideración de juguetes.

2. Los VMP están fuera del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuadríciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. En consecuencia, no se les exige autorización administrativa para circular ni para conducir, ni seguro obligatorio.

3. Los vehículos que son objeto de regulación en el Reglamento (UE) nº 168/2013, requieren de autorización administrativa para circular, autorización administrativa para conducir –diferente según el tipo de vehículos de que se trate- y seguro obligatorio.

4. Los aparatos que no tienen consideración de VMP y que a su vez están fuera del ámbito de aplicación de Reglamento (UE) nº 168/2013 no pueden circular por las vías públicas.

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

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

a) El vehículo entra en el ámbito de aplicación del citado Reglamento (UE) nº 168/2013 - *(De acuerdo con el artículo 2.2 del Reglamento (UE) nº 168/2013, entran dentro del ámbito de aplicación de esta norma, entre otros, los vehículos equipados con cualquier plaza de asiento para el conductor en los que el punto R se sitúe a una altura superior a 540 mm en el caso de las categorías L1e, L3e y L4e, o superior a 400 mm en el caso de las categorías L2e, L5e, L6e y L7e).*

. Los supuestos que más dudas y conflictos están generando en estos momentos son los llamados patinetes con asiento o sillín, y por ello habrán de tenerse en cuenta los siguientes aspectos:

- Si el sillín del patinete se sitúa a una altura superior a 540 mm el vehículo entra dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) nº 168/2013, y requiere de autorización administrativa para circular y autorización administrativa para conducir *(Art. 3, definiciones, número 96: «punto R» o «punto de referencia de la plaza de asiento»: punto previsto definido por el fabricante del vehículo para cada plaza de asiento y establecido con respecto a un sistema de referencia tridimensional.*

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



- En caso de que su potencia nominal sea igual o inferior a 4.000 w y desarrolle una velocidad máxima igual o inferior a 45 km/h se tratará un vehículo de la sub-categoría L1e-B –“ciclomotor de dos ruedas” conforme el Anexo I del Reglamento (UE) nº 168/2013-, y el conductor precisará de permiso de conducción de la clase AM.

- Si el vehículo supera alguna de las prestaciones de potencia o de velocidad anteriormente indicadas se tratará de un vehículo de la categoría L3e – “motocicleta de dos ruedas” conforme el Anexo I del Reglamento (UE) nº 168/2013-. Dependiendo de su potencia y relación peso-potencia será necesario disponer de permiso de conducción de las clases siguientes:

* Motocicletas de prestaciones bajas (L3e-A1) con potencia nominal o neta continua máxima ≤ 11 kW y una relación potencia/peso $\leq 0,13$ kW/kg: al menos, permiso de conducción de la clase A1 o B con más de 3 años de antigüedad.

* Motocicletas de prestaciones medias (L3e-A2) con potencia nominal o neta continua máxima ≤ 35 kW y una relación potencia/peso $\leq 0,2$ kW/kg.: al menos permiso de conducción de la clase A2.

* Motocicletas de prestaciones altas (L3e-A3) vehículos de motor de dos ruedas que no puedan clasificarse dentro de las subcategorías L3e-A1 y L3e-A2: permiso de conducción de la clase A.

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

Asimismo, se estima que en estos casos concurren los requisitos establecidos en los artículos 1.1 y 1.2 del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, toda vez que se trata de un vehículo impulsado a motor que requeriría de autorización administrativa para circular (artículo 1.1), generador de un riesgo derivado de un hecho de la circulación (artículo 1.2). En consecuencia, procede formular denuncia por infracción a los artículos 2 y 3 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (opción SOA 2.1.5F, sancionado con 1.000 €).

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

b) El aparato o vehículo, que aparentemente ofrece prestaciones superiores a un VMP, no cumple los requisitos del Reglamento (UE) nº 168/2013. En este caso, el vehículo no puede circular por las vías objeto de regulación. Procederá formular



denuncia por carecer de autorización administrativa para circular (opción 1.1.5A), con sanción de 500 €. Así mismo, también procederá la inmovilización y el depósito.

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

3. 3 Denuncias a usuarios de vehículos de tipo L1e-A (ciclos de motor)

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

4. Comportamientos de circulación que deben ser objeto de denuncia

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

Circulación por aceras y zonas peatonales

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

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

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

♣ **Infracciones cometidas por menores de edad.** En estos casos, hay que estar a lo que establece el artículo 82.b) de la LTSV: “Cuando la autoría de los hechos



cometidos corresponda a un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de la multa impuesta sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores.

TITULO II

CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL V.M.P

* Vehículos eléctricos de Movilidad Personal

- * Patinetes eléctricos sin sillín.
- * Segway
- * Hoverboard
- * Autoequilibrados

Clase A

Comprenden las bicicletas, ruedas, plataformas y patinetes eléctricos más pequeños y más ligeros.

Vehículo imposible asimilarlo a peatón ni catalogarlos como vehículos a motor.

En ningún caso superan los 250 W

Requisitos técnicos en seguridad industrial y general de productos (Ley 21/92) Marcado CE -placa fabricante- obligatorio (acorde legislación comunitaria). Conductor

NO exigible permiso o licencia

NO exigible ITV.

NO obligatorio SOA

Pasajeros, casco, edad, circulación... se estará a lo dispuesto en OO.MM

BICICLETAS

BICICLETAS LAS BICICLETAS ELÉCTRICAS CON PEDALEO ASISTIDO

No requieren homologación



No requieren matriculación.

CON PEDALEO ASISTIDO "EPAC".

Encuadrables en categoría "V.M.P"

Equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que **la velocidad del vehículo alcance los 25km/h o si el ciclista deja de pedalear.**

a) NO incluidas en categoría L de vehículos de Reglamento UE 168/2013, relativo a homologación y requisitos técnicos categoría L.

b) NO requieren ni homologación ni matriculación.

c) NO obligatoriedad SOA.

d) Usuario: es conductor, no peatón.

e) NO es vehículo a motor.

g) Certificación. Requieren certificación del fabricante "Marcado CE" (UNE-EN 15194:2018, ISO 4210-1:2014), NO

CONSIDERACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR

VEHÍCULOS DE LA CATEGORÍA "L1eA" y "L1eB"

El Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15/1/2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y cuatriciclos, y a la vigilancia de mercado de dichos vehículos, estableció los requisitos técnicos de los vehículos de la CATEGORÍA "L" y en su art. 4.2 los **vehículos considerados a motor L1e**, y el Anexo 1, las clasifican en dos subcategorías:

- **CATEGORÍA L1e A.** Son bicicletas que exceden de las características de la "EPAC" (Electronically Power Assisted Cycles), considerada vehículos de motor.

- **CATEGORÍA L1e B** otros vehículos a motor de 2 ruedas ligero.

Necesitan homologación.

Precisan matriculación.

Necesario el Seguro Obligatorio (SOA)

a) Categoría L1e-A. Ciclo de motor. Cualquier bicicleta eléctrica que incorpore un acelerador que la propulse sin necesidad de pedalear a una velocidad >5km/h. Powered Cycles. **Motor de potencia nominal continua máxima ≤ 1.000 W** como ayuda al esfuerzo muscular del conductor que se detendrá si el conductor deja de pedalear o velocidad supera los 25 km/h.



Ciclos diseñados para funcionar a pedal
Con **una propulsión auxiliar cuyo objetivo principal es ayudar al pedaleo.**

La potencia de propulsión auxiliar se interrumpe a velocidad del vehículo menor o igual a 25 km/h y potencia nominal o neta continua máxima menor o igual a 1000 W.

- Sí Permiso/licencia de conducción válidos “AM”.
- Sí Permiso de circulación del vehículo, SOA y uso casco homologado.
- Sí VIN o nº bastidor, tarjeta. ITV-inspecciones -3 años, 1ª y + 3, bienal).
- No se autoriza pasajero menor 12 años, - 7 si conduce padre, tutor, mayor autorizado
- Sí comisión delitos contra la seguridad vial, en toda su extensión.

b) Categoría L1e-B. Ciclomotor de dos ruedas. Cualquier bicicleta eléctrica que incorpore un deslimitador de velocidad o potencia a un ciclo de pedaleo asistido (EPAC). Speed Ebikes. **Con motor de potencia nominal continua máxima ≤ 4.000 W** como ayuda al esfuerzo muscular del conductor que se detendrá si el conductor deja de pedalear o si la velocidad supera los 45 km/h.

Cualquier vehículo categoría L1e que no pueda catalogarse conforme a los criterios de la categoría L1eA, pertenece a L1e-B (ej., exceden de 1.000 W) y seguirá teniendo consideración de ciclomotor.

Permiso/licencia conducción válidos “AM”.

Potencia superior a 1000 WATIOS

Velocidad superior a 25 Km / h.

Deberán estar homologados

Deberán de utilizar el/la conductor/a el casco homologado para vehículos a motor

Se considerarán ciclomotores a todos los efectos.

Cuando superen los 4000 Watios, en cuyo caso se considerará **motocicleta,** con el permiso correspondiente

Sí comisión delitos contra la seguridad vial,

16



en toda su extensión. Placa fabricante (CE),
VIN (parte baja) y potencia (llanta trasera).

VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DE MOVILIDAD PERSONAL DENOMINADOS V.M.P

Les será aplicable Instrucción 16/V-124 DGT, 3/11/16)

Existen dos tipos de Vehículos **Eléctricos de Movilidad Personal**, que podrían denominarse: • **Patinetes eléctricos sin asiento** y • **Vehículos Auto equilibrados**.

- **Patinetes eléctricos sin asiento** (Reglamento UE 168/2013, art. 2.j).



- **Vehículos Auto equilibrados** (Reglamento UE 168/2013 en su art.2. i. -de 1 ó 2 ruedas-) y que incluyen los Segways, Hoverboard y Monociclos.



SEGWAY



HOVERBOARD



MONOCICLOS



Estos Vehículos autoequilibrados, están equipados con uno o más propulsores eléctricos, basados en un equilibrio inestable inherente, que necesitan de un sistema auxiliar de control para mantener su equilibrio, con una o dos ruedas.

SEGWAY

Es un vehículo de transporte ligero giroscópico eléctrico birrueda, de dos ruedas laterales, con autobalanceo controlado por ordenador. El Segway es el primer dispositivo de transporte con autobalanceo. El ordenador y los motores situados en la base mantienen la base del Segway horizontal todo el tiempo. El usuario se debe inclinar hacia la dirección que quiera tomar (delante, atrás, derecha o izquierda). El motor es eléctrico y silencioso, alcanzando los 20 km/h (15 km/h en los P-series). (definición de la Wikipedia)

HOVERBOARD

Hoverboard o patinete eléctrico es una tabla de una o dos ruedas autoequilibrada con batería portátil, recargable y giroscopio para mantener el equilibrio. Consta de dos ruedas unidas por dos pequeñas plataformas las cuales cuentan con un mecanismo de equilibrio interno sobre las cuales el usuario está parado. El dispositivo es controlado por los pies del usuario a través de sensores y un sistema giroscópico integrado en las plataformas. Internamente, la tabla tiene un motor en cada rueda y sensores para detectar el apoyo hacia adelante o hacia atrás. Esta información es enviada a un controlador el cual envía órdenes al giroscopio y a los motores, lo cual se traduce en un movimiento equilibrado. (recogido de la Wikipedia)

MONOCICLOS

Un **monociclo autoequilibrado** o **uniciclo 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.

TITULO III.

NORMAS Y AUTORIZACIONES PARA LA CIRCULACIÓN DE LOS V.M.P

Usos y régimen de circulación.

Únicamente se permite la circulación de vehículos de los siguientes tipos características que cuenten con marcado CE, de acuerdo con el régimen de circulación previsto en el apartado 3 y siguientes de este artículo:

1.- Vehículos autoequilibrados. Equipados con uno o más propulsores eléctricos, basados en un equilibrio inestable inherente, que necesitan de un sistema auxiliar de control para mantener su equilibrio, con una o dos ruedas.



No se permitirá la circulación de este tipo de vehículos **modificados** mediante accesorios que los conviertan en vehículos de tres ruedas o permitan su conducción sentados a baja altura.

Los vehículos definidos como tipo “**SEGWAY**”, podrán ser destinados a un **uso con fines turísticos** y su régimen de circulación será conforme determine la autorización previa del Excmo. Ayuntamiento.

Los titulares y conductores de los denominados **segway** que deseen circular por las vías de esta ciudad, deberán ser autorizados previamente por el Ayuntamiento de Trujillo.

Los vehículos autoequilibrados que no lleven luces integradas, deberán utilizar luces acopladas al cuerpo del conductor, delantera, y trasera. El conductor/a llevará un chaleco reflectante homologado.

2.- Patinetes eléctricos sin sillín. Un Vehículo de Movilidad Personal, (V.M.P) es definido como el vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida **entre 6 y 25 km/h**. Se trata de una tabla alargada sobre dos o tres ruedas y una barra de dirección, dotada de propulsor eléctrico y que carezca de sillín.

- **Patinetes eléctricos sin asiento** (Reglamento UE 168/2013, art. 2.j).



NORMAS DE CIRCULACIÓN

- La edad mínima permitida para conducir un V. M. P. es de 15 años.
- Los V. M. P. deben estar provistos obligatoriamente de **timbre**.
- Los conductores de V. M. P. estarán obligados a llevar **casco homologado**.
- **Durante el día**, el vehículo dispondrá y llevará encendida una **luz roja fija en su parte trasera**, la cual estará en todo momento encendida.
- El **uso del alumbrado** es obligatorio en horario nocturno y en cualquier otra situación similar que lo aconsejen. A tales efectos, deberán ir provistos de una luz roja en la parte trasera, ya referida anteriormente, y una luz blanca en la parte delantera. Opcionalmente se podrán añadir catadióptricos.
- Serán de **uso unipersonal** y **no podrán transportar viajeros**.



Estos vehículos podrán circular por las mismas vías que los ciclistas.

- **No se permite su circulación por aceras y zonas peatonales.**

- En defecto de arcenes, la circulación por las calzadas de los V.M.P, será **utilizando parte central del carril** de circulación por el que circulan, todo ello, para que exista una mayor visibilidad y visión del resto de conductores sobre estos vehículos.

- No podrán ser amarrados a elementos de mobiliario urbano, arbolado, señalización de tráfico

- Sí podrán hacerlo en los denominados aparca bicis.

PRIORIDAD

Los V.M.P tienen prioridad de paso, respecto a los vehículos de motor, cuando se circule: por un carril bici, por un paso para ciclistas, o por arcén debidamente señalizado.

También se tiene prioridad de paso cuando el vehículo de motor vaya a girar, a la derecha o a la izquierda, para entrar en otra vía y el ciclista esté próximo o cuando circulando en grupo el primero haya iniciado el cruce o haya entrado en una glorieta.

SE DEBE CEDER EL PASO: Ante un paso para peatones debidamente señalizado o cuando se vaya a girar, para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no haya paso para estos.

AL APROXIMARSE A UNA INTERSECCIÓN O CRUCE: La preferencia de paso se verificará, siempre, atendiendo a la señalización que la regule: Ya sea un agente con el brazo levantado verticalmente o con el brazo o brazos extendidos.

Los vehículos dotados de propulsor eléctrico con plaza de asiento para el conductor tipo patinete eléctrico con sillín, al tener consideración de vehículos de categoría L1e (ciclomotor) o superior conforme al Reglamento UE 168/2013 están sujetos en su régimen de circulación a las disposiciones normativas vigentes en materia de vehículos, permisos, licencias de conducción, aseguramiento de vehículos, y tráfico, circulación, seguridad vial, que les correspondan atendiendo a su categoría.

TITULO IV

RÉGIMEN SANCIONADOR

ARTÍCULO 1.- Son infracciones leves:

a) Estacionar en aceras y zonas peatonales, que puedan perjudicar el tránsito peatonal, así como el amarre de estos a los elementos del mobiliario urbano, arbolado, farolas, etc. (Sanción 100 €)

b) Carecer o no hacer uso del sistema de alumbrado en los casos previstos en esta Ordenanza. (Sanción 100 €)



- c) Circular más de una persona en el V.M.P. .(Sanción 100 €)
- d) Circular por el día, sin llevar encendida la luz roja trasera. (Sanción 100 €)
- e) Circular con un vehículo **segway** sin tener la correspondiente autorización municipal para ello (Sanción 100 €)

ARTÍCULO 2.- Son infracciones graves:

- a) Exceder de la velocidad máxima permitida en el régimen de circulación previsto. (Sanción 200 €)
- b) Circular por las zonas no permitidas. (Sanción 200 €)
- c) Conducir un V.M.P sin haber cumplido los **15 años** de edad (Sanción 200 €)
- d) No utilizar el casco de uso obligatorio. (Sanción 200 €)
- e) La utilización de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores de sonido u otros dispositivos. (Sanción 200 €)
- f) No utilizar durante la noche, o en condiciones de visibilidad reducida, las luces reglamentariamente establecidas en la presente ordenanza, tanto delanteras como traseras o ambas. (Sanción 200 €)

ARTÍCULO 3.- Son infracciones muy graves:

- a) Manipular técnicamente los vehículos para que excedan las características esenciales por encima de los límites autorizados. (Sanción 300-500 €)
- b) La conducción temeraria, la cual consistirá en circular por zonas no autorizadas y a una velocidad inadecuada (Sanción 300 -500).

Las infracciones recogidas en este artículo se sancionarán con las siguientes multas:

Las faltas leves se sancionarán con una multa de 100 euros.

Las infracciones graves se sancionarán con una multa de 200 euros.

Las infracciones muy graves se sancionarán con una multa de 300 a 500 euros.

- Así mismo, serán sancionadas todas aquellas conductas tipificadas en la Ley de Seguridad Vial y en el Reglamento General de Circulación que sean tipificadas como infracciones leves, graves o muy graves, y que afecten al tráfico rodado o tráfico peatonal.

Con independencia de la sanción que pudiera corresponder, **procederá la inmovilización, retirada y depósito municipal del vehículo** y demás medidas provisionales en los casos previstos en la normativa estatal de Tráfico y Seguridad Vial.



Se añade a la presente Ordenanza Municipal, lo expuesto en la Instrucción 2019 / s – 149 TV -108

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

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

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

Se tomará como referencia la tasa general de 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, salvo en los casos en los que el interesado disponga de autorización administrativa para conducir y conduzca un vehículo que entra dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) nº 168/2013. En este caso, se aplicará el régimen general de tasas del artículo 20 del Reglamento General de Circulación.

Procederá aplicar, en su caso, la inmovilización y depósito del vehículo, de acuerdo con lo previsto en los artículos 104.1.d) y 105.1.c) del Texto refundido de la Ley de Tráfico.

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

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

1. Los **vehículos segway** destinados a uso turístico autorizados hasta la fecha podrán seguir circulando bajo las mismas condiciones en que se otorgó dicha autorización conforme a las normas de la presente Ordenanza.



2. Para lo no previsto en la presente Ordenanza, se estará a lo dispuesto en la normativa Estatal, Autonómica y Comunitaria.

3.- Así mismo, el Excmo. Ayuntamiento podrá crear un registro de Vehículos de Movilidad Personal que circulen por el término municipal.

La presente Ordenanza entrará en vigor a los

| CUADRO DE INFRACCIONES A LA ORDENANZA DE V.M.P. | | | |
|--|-------------|---|----------------|
| INFRACCIONES LEVES | | | |
| ARTICULO | OPC. | HECHO DENUNCIABLE | SANCIÓN |
| 1 | a) | Estacionar en aceras y zonas peatonales , que puedan perjudicar el tránsito peatonal, así como el amarre de estos a los elementos del mobiliario urbano, arbolado, farolas, etc. | 100 € |
| | b) | Carecer o no hacer uso del sistema de alumbrado en los casos previstos en esta Ordenanza. | |
| | c) | Circular más de una persona en el V.M.P | |
| | d) | Circular por el día, sin llevar encendida la luz roja trasera. | |
| | e) | Circular con un vehículo segway sin tener la correspondiente autorización municipal para ello | |
| INFRACCIONES GRAVES | | | |
| ARTICULO | OPC. | HECHO DENUNCIABLE | SANCIÓN |
| 2 | a) | Exceder de la velocidad máxima permitida en el régimen de circulación previsto. | 200 € |
| | b) | Circular por las zonas no permitidas | |
| | c) | Conducir un V.M.P sin haber cumplido los 15 años de edad | |
| | d) | No utilizar el casco de uso obligatorio | |
| | e) | La utilización de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores de sonido u otros dispositivos | |
| | f) | No utilizar durante la noche, ocaso o amanecer, o en condiciones de visibilidad reducida, las | |



| | | | |
|--------------------------------|-------------|---|----------------------------|
| | | luces reglamentariamente establecidas en la presente ordenanza, tanto delanteras como traseras o ambas. | |
| INFRACCIONES MUY GRAVES | | | |
| ARTICULO | OPC. | HECHO DENUNCIABLE | SANCIÓN |
| 3 | a) | Manipular técnicamente los vehículos para que excedan las características esenciales por encima de los límites autorizados. | 300 a 500 €uros |
| | b) | La conducción temeraria, la cual consistirá en circular por zonas no autorizadas y a una velocidad inadecuada. | |
| | | | |

