



UN/SGMT

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

## INSTRUCCIÓN 2019/S-149 TV-108

### 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 y 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 en 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<sup>1</sup>.

Finalmente, esta Dirección General publicó en mayo de 2019 la Instrucción 19-V/134 “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*) y 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.

<sup>1</sup> [http://femp.femp.es/files/1788-6983-Fichero/AcuerdosJuntaGobiernoFEMP\\_2018\\_10\\_29.pdf](http://femp.femp.es/files/1788-6983-Fichero/AcuerdosJuntaGobiernoFEMP_2018_10_29.pdf).

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

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

Teniendo en cuenta que en la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico se estimó que los VMP deben de tener consideración de vehículos, por aplicación del citado concepto nº 1, quien lo maneja debe de tener la **consideración de conductor** a los efectos de la normativa de tráfico, y especialmente en lo que se refiere a comportamientos prohibidos por esta normativa. Con mayor motivo, esta consideración de conductor se aplicará también en todos los supuestos en los que el vehículo sobrepase las características técnicas admitidas para un VMP.

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

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

Los ciclos de motor de la subcategoría L1e-A, según recoge el Reglamento (UE) nº 168/2013 en su artículo 4.2 y anexo I son: “ciclos diseñados para funcionar a pedal que cuentan con una propulsión auxiliar cuyo objetivo principal es ayudar al pedaleo, la potencia de la propulsión auxiliar se interrumpe a una velocidad del vehículo  $\leq 25$  km/h y su potencia nominal o neta continua máxima es  $\leq 1\ 000$  W. Los ciclos de motor de tres o cuatro ruedas que cumplan los criterios específicos de subclasificación adicionales descritos previamente se clasifican como equivalentes técnicamente a los vehículos L1e-A de dos ruedas.”

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

#### 4. Definición de VMP prevista en la próxima modificación el Reglamento General de Vehículos.

El proyecto de modificación del Reglamento General de Vehículos definirá al Vehículo de Movilidad Personal como el vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h.

Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de auto-equilibrado.

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.

#### 5. Cuestiones generales para la formulación de denuncias

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

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

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

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

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

## 6. Denuncias relativas a autorizaciones administrativas

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

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

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

### **6.1. Con carácter general:**

1. Los artilugios que no sobrepasan la velocidad de 6 km/h. tienen la consideración de juguetes.
2. Los VMP están fuera del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuadriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos<sup>2</sup>. 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.

### **6.2. 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:

<sup>2</sup> Reglamento (UE) nº 168/2013: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0168&from=ES>

a) El vehículo entra en el ámbito de aplicación del citado Reglamento (UE) nº 168/2013<sup>3</sup>. 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<sup>4</sup>.
- 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:
  - o Motocicletas de prestaciones bajas (L3e-A1) con potencia nominal o neta continua máxima  $\leq 11$  kW y una relación potencia/peso  $\leq 0,1$

<sup>3</sup> 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 categorías L1e, L3e y L4e, o superior a 400 mm en el caso de las categorías L2e, L5e, L6e y L7e.

<sup>4</sup> 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 al sistema de referencia tridimensional.*

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

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  $\leq 35$  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.

### **6.3. 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.

## **7. 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:

### **7.1. Circulación por aceras y zonas peatonales**

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

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

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

## **7. 2. Infracciones relativas a tasas de alcohol y presencia de drogas**

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

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

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

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

### 7.3. Otros supuestos

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

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

- **Teléfono móvil.** El artículo 18.2 del Reglamento General de Circulación prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación por lo que procederá denuncia contra el conductor por infracción a este precepto (opción 12.2.5B, sanción de 200 €).
- **Circular dos personas en un VMP.** Teniendo en cuenta que el artículo 9.1 del Reglamento General de Circulación establece que “*El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de las plazas que tenga*”

*autorizadas*”, y que, por otra parte, el artículo 10.1 señala que *“Está prohibido transportar personas en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas en los vehículos”*, en los casos en los que circulen dos o más personas en un VMP procederá formular denuncia por infracción al artículo 9.1 citado (opción 9.1.5E, sanción de 100 €).

- **Auriculares.** El artículo 18.2 del Reglamento General de Circulación prohíbe, asimismo, conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, por lo que los casos detectados deberán ser objeto de denuncia contra el conductor por este precepto (opción 12.2.5A, sanción de 200 €).
- **Cascos y otros elementos de protección.** En el caso de vehículos que estén dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) nº 168/2013, circular sin casco de protección es una infracción recogida en el 118.1 del Reglamento General de Circulación (opción 5A, sanción de 200 € y detracción de 3 puntos).

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

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

- **Circulación nocturna sin alumbrado ni prendas o elementos reflectantes.** En los supuestos en los que se circule con cualquiera de los vehículos objeto de la presente instrucción de noche o en situaciones de escasa visibilidad, y el agente constate que el vehículo en cuestión no dispone de ningún tipo de alumbrado operativo y, además, el usuario no lleve ni prendas ni elementos reflectantes que permitan ser visto por el resto de los conductores, el usuario no ha adoptado la diligencia y precaución necesarias para evitar ponerse en peligro, por lo procede formular denuncia por infracción al artículo 3.1 del Reglamento General de Circulación (opción 5C, con sanción de 200 €).

- **Paradas y estacionamientos.** A los vehículos objeto de la presente instrucción les es de aplicación el régimen de infracciones previsto en las normas sobre paradas y estacionamientos recogido en los artículos 90 y siguiente del Reglamento General de Circulación, y de acuerdo con lo que también recogen las Ordenanzas municipales de movilidad.
- **Infracciones cometidas por menores de edad.** En estos casos, hay que estar a lo que establece el artículo 82.b) de la LTSV: *“Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de la multa impuesta sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores.*

## 8. Disposición derogatoria

Esta Instrucción deroga la Instrucción de la Dirección General de Tráfico 19-V/134 sobre matriculación de vehículos L1e-A.

Lo que se comunica para general conocimiento.

Madrid, 3 de diciembre de 2019  
EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella