

VMP Y VPL: MOVILIDAD PERSONAL, SEGURIDAD VIAL Y ACTUACIÓN POLICIAL

Requisitos técnicos, registro, seguro, circulación y régimen sancionador





AUTOR: © FRANCISCO JOSÉ TORRANO CAMACHO

Policía Local de La Línea de la Concepción (Cádiz)

COLABORA Y DISTRIBUYE



EJEMPLAR DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA

Esta publicación electrónica se divulga y distribuye con la intención de reciclar y perfeccionar en esta materia a los diferentes Policías Locales tanto de nuestra Comunidad Autónoma, así como del resto de Comunidades. Se publica electrónicamente como publicación electrónica en la página web **círculo local de formación**, de Interés Policial, estando disponible para su visualización e impresión de cuantos usuarios estén interesados en sus contenidos.

© Reservados todos los derechos del Autor, queda prohibida cualquier copia total o parcial de esta obra para su inclusión en otras publicaciones, salvo autorización expresa de su autor. Queda autorizada su impresión y difusión por cualquier tipo de medio.

ÍNDICE

1. Introducción a la micromovilidad urbana	4
2. Concepto de VMP y nueva figura legal del VPL	5
3. Características técnicas, certificación y homologación.....	6 y 7
4. Actualización normativa y obligaciones administrativas	7 y 8
5. Reglas de circulación en vías urbanas	9
6. Seguro obligatorio de responsabilidad civil	10
7. Régimen sancionador y multas	11 y 12
8. Conclusiones y recomendaciones	13
Bibliografía y fuentes normativas.....	14

1. Introducción a la micromovilidad urbana.

La micromovilidad urbana se ha consolidado como una pieza relevante de las políticas de transporte de las ciudades españolas. Bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y vehículos de movilidad personal han pasado de ser soluciones minoritarias a formar parte de la movilidad cotidiana, especialmente en trayectos cortos y en la conexión entre barrios, estaciones de transporte público y centros de actividad. Los VMP aportan una alternativa ligera, eléctrica y de reducida ocupación del espacio viario; al mismo tiempo, su expansión obliga a ordenar la convivencia con peatones, bicicletas, motocicletas y automóviles.

La evolución normativa muestra un cambio de enfoque. El Real Decreto 970/2020 incorporó un marco específico para los VMP en el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos, incluyendo la exigencia de certificado de circulación. Posteriormente, la Resolución de 12 de enero de 2022 de la DGT desarrolló las características técnicas y el sistema de certificación. En 2025 y 2026 se ha producido un segundo salto regulatorio: la Ley 5/2025 introdujo el seguro obligatorio de responsabilidad civil para los vehículos personales ligeros, y el Real Decreto 52/2026 reguló su registro e identificación.

El resultado es un modelo que combina tres capas. La primera es técnica: el vehículo debe ajustarse a unas condiciones mínimas de diseño, frenado, iluminación, control de velocidad y resistencia. La segunda es administrativa: determinados vehículos deben estar certificados, inscritos e identificados. La tercera es conductual: el usuario debe circular respetando las reglas de tráfico, las limitaciones locales y las obligaciones de seguridad. Esta triple perspectiva es esencial para entender que la seguridad vial no depende únicamente del aparato, sino también de su trazabilidad y de la conducta del conductor.

El atractivo social de la micromovilidad reside, además, en su eficiencia para recorridos urbanos cortos. Un vehículo ligero necesita menos espacio para desplazarse y estacionar y puede servir como complemento del transporte colectivo. No obstante, esos beneficios no eliminan los riesgos: la menor masa frente a un turismo implica mayor vulnerabilidad del usuario, mientras que la coexistencia con peatones exige una disciplina de circulación especialmente cuidadosa. La regulación busca precisamente que la innovación en movilidad vaya acompañada de seguridad, responsabilidad y convivencia.

2. Concepto de VMP y nueva figura legal del VPL.

El VMP, conforme al anexo II del Reglamento General de Vehículos, es un vehículo de una o más ruedas, dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos, capaz de desarrollar por diseño una velocidad máxima comprendida entre 6 y 25 km/h. La definición estatal pretende separar estos vehículos de los ciclomotores y de otros vehículos sometidos a homologación y autorización administrativa distintas. La condición de vehículo unipersonal es especialmente relevante: no se trata de un medio destinado a transportar a un pasajero adicional.

El Real Decreto 52/2026 introduce, además, la categoría de «vehículo personal ligero» (VPL) en el Reglamento General de Vehículos. La definición combina velocidad y masa. En términos generales, es VPL el VMP cuya velocidad máxima de fabricación se sitúa entre 6 y 25 km/h cuando pesa menos de 25 kg, o entre 6 y 14 km/h cuando pesa más de 25 kg. La propia Ley 5/2025 utiliza esta categoría al estructurar el seguro obligatorio y, paralelamente, la normativa de tráfico la integra en el registro de la DGT.

La distinción tiene consecuencias prácticas. Un patinete ligero de menos de 25 kg y capaz de alcanzar 25 km/h encaja en el concepto de VPL y queda sometido al régimen específico de inscripción, identificación y seguro. En cambio, un vehículo de más de 25 kg que por fabricación supera los 14 km/h puede entrar en el concepto legal de «vehículo a motor» a efectos del seguro obligatorio. La clasificación no debe hacerse solo por la velocidad que marque el velocímetro en un momento concreto: la norma atiende a la velocidad máxima de fabricación y al peso neto en los supuestos que establece la Ley 5/2025.

El Reglamento (UE) 168/2013 sirve como referencia europea para delimitar determinadas categorías de vehículos de dos, tres y cuatro ruedas y sus requisitos de homologación, pero no convierte automáticamente a todo VMP en un vehículo de categoría L. El sistema español ha creado un cauce propio para VMP mediante certificado de circulación y el Manual de características de la DGT. Por ello, para identificar correctamente un vehículo resulta imprescindible revisar su ficha técnica, la certificación y las características declaradas por el fabricante, evitando clasificaciones basadas únicamente en su apariencia.

Categoría	Velocidad máxima de fabricación	Referencia de masa
VMP (regla general)	6–25 km/h	Una plaza; otras especificaciones técnicas del Manual
VPL: menos de 25 kg	6–25 km/h	< 25 kg
VPL: más de 25 kg	6–14 km/h	> 25 kg
Vehículo a motor a efectos del seguro	>25 km/h, o >25 kg y >14 km/h	Según definición de la Ley 5/2025

3. Concepto, características técnicas y homologación.

La regulación técnica de los VMP parte del Manual de características aprobado por Resolución de 12 de enero de 2022. El Manual fija un conjunto de requisitos que deben cumplir los vehículos certificados y que sirven de referencia para su diseño, ensayos e identificación. Entre los aspectos nucleares se encuentran la velocidad máxima, la potencia nominal, la integridad estructural, el frenado, las ruedas, la iluminación, los dispositivos reflectantes, la señal acústica, la protección de la batería y las medidas contra la manipulación de los parámetros del vehículo.

En VMP de transporte personal, la velocidad máxima debe situarse entre 6 y 25 km/h. El Manual establece una potencia nominal máxima de 1.000 W para vehículos sin autoequilibrado y de 2.500 W para vehículos con autoequilibrado, con la precisión técnica relativa a la potencia dedicada al sistema de autoequilibrado. Para VMP destinados al transporte de mercancías u otros servicios, la potencia nominal máxima es de 1.500 W y existen límites adicionales de masa y dimensiones. Estos datos son relevantes porque la potencia nominal no equivale a la potencia de pico que pueda aparecer en publicidad comercial.

El sistema de frenado exige dos frenos independientes, aunque puedan accionarse desde el mismo mando. Deben permitir detener el vehículo, funcionar a la velocidad máxima y alcanzar una desaceleración mínima de $3,5 \text{ m/s}^2$. Si falla uno de los frenos, el otro debe mantener al menos el 44 % del efecto de frenado sin comprometer la trayectoria. En los vehículos de más de dos ruedas se exige además freno de estacionamiento. Estas condiciones muestran que la seguridad no se limita a «llevar freno», sino a disponer de un sistema redundante y eficaz.

La iluminación y la retrorreflexión también están normalizadas. El VMP debe llevar catadióptrico frontal, laterales y trasero, además de iluminación delantera y trasera. La luz de freno debe estar diferenciada o integrada de forma compatible con la luz trasera. El fabricante debe incorporar soluciones contra la manipulación de la unidad de control y de los parámetros que condicionan la velocidad y potencia, de manera que una modificación posterior no transforme el vehículo en uno distinto del certificado.

Por último, debe distinguirse «certificación» de «homologación» en sentido estricto. El marco español para VMP utiliza un certificado de circulación expedido a partir de la comprobación por un laboratorio autorizado de que el modelo o vehículo cumple el Manual. Desde el 22 de enero de 2024, los VMP comercializados deben ajustarse al régimen de certificación previsto. Los adquiridos antes de esa fecha que no estuvieran certificados disponen de un régimen transitorio para circular hasta el 22 de enero de 2027, según la información actualmente publicada por la DGT.

Elemento	Exigencia principal
Velocidad	6–25 km/h en VMP de transporte personal
Potencia	≤ 1.000 W sin autoequilibrado; ≤ 2.500 W con autoequilibrado
Frenado	Dos frenos independientes; requisitos de desaceleración y redundancia
Iluminación	Luz frontal blanca, trasera roja y catadióptricos
Identificación	Certificado de circulación, placa de marcaje y, tras el registro, etiqueta identificativa

4. Actualización normativa y obligaciones administrativas.

La entrada en vigor del Real Decreto 52/2026 transforma la identificación de los VMP en una obligación administrativa general. El Real Decreto añade al Reglamento General de Vehículos el Registro de Vehículos Personales Ligeros dentro del Registro Nacional de Vehículos y establece que los VMP deben inscribirse y portar una etiqueta identificativa. El número de identificación sigue el formato «M XXXX LLL», con exclusión de determinadas letras para evitar confusiones.

La inscripción puede realizarse preferentemente a través de la Sede Electrónica de la DGT. La administración expide un certificado digital de inscripción con los datos del titular, las características del vehículo y su número de identificación. Con este certificado se puede solicitar la etiqueta identificativa en un centro autorizado para la expedición o manipulación de placas. El Real Decreto también regula el cambio de titularidad, que debe solicitarse dentro del plazo indicado, y la baja del vehículo.

La inscripción cumple una función que va más allá del control administrativo. Permite vincular un vehículo concreto con una persona titular, relacionarlo con su fabricante, modelo, número de certificado y seguro y facilitar la actuación policial tras un accidente o infracción. También crea una trazabilidad útil para las transmisiones de propiedad, las bajas y la identificación de vehículos modificados o utilizados fuera de las condiciones certificadas.

La DGT informa actualmente de que la inscripción tiene una tasa de 8,67 euros y que el certificado permite, además, contratar el seguro obligatorio. Para vehículos no certificados, la DGT contempla un mecanismo excepcional de inscripción temporal, siempre dentro del régimen transitorio que permite su circulación hasta el 22 de enero de 2027. La consecuencia práctica es clara: comprar un patinete antiguo no elimina la necesidad de comprobar su situación registral, documental y técnica.

La normativa autonómica o municipal puede añadir reglas de uso, especialmente en materias como estacionamiento, edad mínima, casco, zonas permitidas o condiciones de circulación. Por tanto, el cumplimiento estatal es el suelo común, pero no siempre agota las obligaciones del usuario. La comprobación debe hacerse en dos niveles: primero, la normativa estatal de tráfico y vehículos; segundo, la ordenanza municipal aplicable al lugar concreto de circulación.

Secuencia práctica de regularización

- Comprobar que el modelo dispone de certificado de circulación o si está incluido en el régimen transitorio.
- Reunir los datos del vehículo, fabricante, modelo y número de serie/certificado.
- Realizar la inscripción en la Sede Electrónica de la DGT y abonar la tasa correspondiente.
- Obtener el certificado de inscripción y solicitar la etiqueta identificativa.
- Contratar y mantener el seguro obligatorio cuando resulte exigible.
- Comprobar las ordenanzas municipales aplicables antes de circular.

5. Reglas de circulación en vías urbanas.

La regla básica es que los VMP no pueden circular por aceras ni por zonas peatonales, y tampoco por vías interurbanas, travesías, autopistas, autovías o túneles urbanos en los supuestos prohibidos por la normativa de tráfico. La lógica de esta prohibición es la protección de peatones y la separación de los flujos de movilidad más vulnerables. El usuario debe utilizar los espacios viarios que la normativa y la ordenanza municipal permitan para los VMP.

La conducción está igualmente sometida a las reglas generales de seguridad vial que resulten aplicables. La DGT recuerda expresamente que los conductores de VMP están sujetos a las tasas máximas de alcohol permitidas por la Ley de Seguridad Vial y a la prohibición de conducir con presencia de drogas en el organismo. También está prohibido utilizar auriculares o cascos de audio y usar el teléfono móvil u otros dispositivos durante la conducción. Estas prohibiciones no dependen de que el usuario considere que su patinete es «lento»: buscan evitar distracciones y reducir la pérdida de control.

En materia de casco, el artículo 47 de la Ley de Tráfico establece la obligación para quienes conducen VMP en los términos que se determinen reglamentariamente. Además, las ordenanzas municipales pueden concretar o reforzar determinados aspectos de seguridad. Por ello, la recomendación operativa es utilizar siempre casco homologado y revisar las reglas locales. En condiciones de baja visibilidad, el alumbrado y los elementos reflectantes adquieren una importancia especial para que el usuario sea detectado con antelación.

El cumplimiento de estas reglas tiene una dimensión preventiva. Un VMP puede alcanzar 25 km/h, velocidad a la que una caída o un impacto con un peatón puede producir lesiones graves. El respeto al espacio peatonal, la anticipación ante cruces, la reducción de velocidad cuando existe concentración de usuarios y la prohibición absoluta de conducir bajo los efectos del alcohol o drogas son, por tanto, medidas que protegen al propio conductor y a terceros.

En la práctica, el usuario debe conocer también la ordenanza de su municipio. La normativa estatal define el marco general, pero la gestión del espacio público es en buena medida local. Esto puede afectar a itinerarios permitidos, estacionamiento, uso de carriles determinados, edad mínima o requisitos adicionales. Una conducción correcta en Madrid, Sevilla, Valencia o Zaragoza puede no ser idéntica en todos sus detalles, aunque parta del mismo núcleo estatal.

Conducta	Criterio de seguridad
Aceras y zonas peatonales	No circular; priorizar la protección del peatón.
Alcohol y drogas	No conducir con presencia de drogas ni superar las tasas legales de alcohol.
Móvil y auriculares	No utilizar durante la conducción.
Pasajeros	El VMP es de una sola plaza.
Visibilidad	Utilizar alumbrado y elementos reflectantes cuando proceda.

6. El nuevo seguro obligatorio de responsabilidad civil.

La Ley 5/2025 modifica el sistema español de responsabilidad civil y seguro para incorporar expresamente los vehículos personales ligeros. El objetivo es que los daños personales y materiales causados en hechos de la circulación dispongan de una cobertura mínima y que exista un vínculo verificable entre vehículo, titular y póliza. La obligación se articula mediante la disposición adicional primera de la Ley 5/2025 y se conecta con el registro gestionado por la DGT.

Para los VPL que no son «vehículos a motor» a efectos de la propia Ley 5/2025, el seguro obligatorio se aplica cuando el vehículo puede circular legalmente al contar con certificado de circulación, estar inscrito en el Registro y portar la etiqueta identificativa correspondiente. En paralelo, la Ley 5/2025 considera vehículos a motor aquellos que superan 25 km/h por fabricación o, si pesan más de 25 kg, superan 14 km/h. Esta segunda categoría puede quedar sometida al seguro obligatorio con un régimen distinto.

La DGT publicó a finales de 2025 una comunicación transitoria porque el desarrollo registral todavía estaba en tramitación. Posteriormente, el Real Decreto 52/2026 dio cobertura jurídica al registro y la propia DGT habilitó el trámite de inscripción. A fecha de agosto de 2026, la inscripción se tramita por los canales de la DGT y el certificado de inscripción sirve para contratar el seguro obligatorio. La situación transitoria de los vehículos no certificados sigue vinculada a la fecha del 22 de enero de 2027 para su circulación.

La Ley fija coberturas mínimas para los VPL de, al menos, 6.450.000 euros por siniestro para daños personales y 1.300.000 euros por siniestro para daños materiales. Se trata de importes de cobertura legal mínima, no del precio de la póliza. Las compañías pueden ofrecer seguros con coberturas adicionales, asistencia, defensa jurídica, protección del conductor, daños propios u otras garantías, pero el usuario debe comprobar que la póliza cubra específicamente el vehículo y uso declarado.

El procedimiento práctico es sencillo: inscripción del VMP en la DGT, obtención del certificado y número identificativo, contratación del seguro con los datos registrales del vehículo y conservación de la documentación. La prueba del seguro puede integrarse en sistemas electrónicos, pero el conductor debería poder acreditar la existencia de la cobertura cuando se solicite. Cualquier modificación técnica relevante del vehículo debe comunicarse o comprobarse con el asegurador, porque la manipulación puede tener consecuencias en materia de cobertura y responsabilidad.

Concepto	Mínimo legal
Daños a las personas	6.450.000 € por siniestro
Daños a los bienes	1.300.000 € por siniestro
Ámbito territorial	España para el seguro de VPL previsto en la Ley 5/2025
Sanciones pecuniarias específicas	Aplicación con la adaptación prevista por la disposición adicional primera

7. Régimen sancionador.

El régimen sancionador aplicable a los VMP combina las infracciones generales de la Ley de Tráfico con las obligaciones específicas de registro, identificación y seguro. No todas las infracciones tienen una cuantía única para todo el territorio: la multa depende de la norma infringida, la naturaleza de la conducta y, en ciertos supuestos, de la clasificación jurídica concreta del vehículo. Por eso conviene separar las sanciones de circulación de las que se relacionan con el seguro obligatorio.

En relación con la falta de registro o la ausencia de etiqueta identificativa, la normativa de 2026 convierte estos elementos en condiciones esenciales para la circulación de los VMP. La ausencia de documentación o identificación puede dar lugar a denuncia, inmovilización u otras medidas previstas en la normativa de tráfico cuando concurren los presupuestos legales. Las policías locales tendrán, por tanto, un papel destacado en la verificación de la identificación del vehículo y en la comprobación de que el uso se ajusta a las reglas municipales y estatales.

En la práctica policial es habitual ver ciertas conductas en los conductores de éstos vehículos que suelen ser comunes entre ellos, procediéndose así extraer las mismas y plasmandolas en un pequeño cuadro en la página siguiente.

CHULETA FINAL - Posibles infracciones y sanciones VMP - ACTUALIZADA 2026

Las multas que pueden imponerse a un VMP y vehículos similares, según sus características. Incluye circulación (Arts. 3, 9, 18, 20, 121 RGCIR y 14 LSV)

■ Seguro – VMP / VPL (peso ≤ 25 kg)

CÓDIGO	INFRACCIÓN	SANCIÓN
SDA_.1.5A	Circular sin tener en vigor el seguro de responsabilidad civil.	300 €
SDA_.1.5B	El titular no tiene contratado el seguro obligatorio.	200 €

■ Seguro – tratado como vehículo a motor (peso > 25 kg)

CÓDIGO	INFRACCIÓN	SANCIÓN
SOA.2.1.5N	Circular sin tener en vigor el seguro de responsabilidad civil.	800 €
SOA.2.1.5O	El titular no tiene contratado el seguro obligatorio.	610 €

■ Documentación y registro del VMP

CÓDIGO	INFRACCIÓN	SANCIÓN
VEH.22.B-2.5A	No disponer del certificado de circulación.	200 €
VEH.22.B-2.5B	No inscribir el VMP en el Registro Nacional de Vehículos.	100 €
VEH.22.B-2.5C	No llevar ni exhibir la etiqueta identificativa o la placa de marcaje.	80 €

■ Requisitos técnicos (anexo XXI)

CÓDIGO	INFRACCIÓN	SANCIÓN
VEH.22.B-2.5D	Manipular el limitador de velocidad o modificación estructural.	MUY GRAVE
VEH.22.B-2.5E	Sin iluminación, sin ruedas en condiciones, etc. (no funciona o falta).	GRAVE
VEH.22.B-2.5F	Falta de timbre/dispositivo sonoro o de pata de cabra.	LEVE

■ No son VMP (vehículos más potentes)

CÓDIGO	INFRACCIÓN	SANCIÓN
VEH.1.1.5B	Circular sin permiso de circulación (no matriculable). + inmovilización.	500 €
VEH.1.2.5A	No matriculado siendo susceptible de matrícula. + inmovilización.	500 €
CON.1.1 / SOA	Sin permiso de conducir o sin seguro (vehículos del Rgto. UE 168/2013).	SEGÚN CASO

■ NORMAS DE CIRCULACIÓN Y COMPORTAMIENTO VMP - NUEVO

CÓDIGO	INFRACCIÓN	SANCIÓN
RGCIR 20.1.5I	Circular con tasa alcohol superior a 0,25 mg/l aire espirado. Art. 20.1 RGCIR + 14.1 LSV + 77.c LSV MUY GRAVE. 500€ (1000€ si >0,50 mg/l o reincidente). Sin puntos en VMP.	500 € / 1000 €
LSV 14.1.5A	Circular menor de edad con tasa alcohol >0,0 mg/l aire / >0,0 g/l sangre. Art. 14.1 LSV Ley 18/2021 tasa cero menores. Vigente 21/03/2022.	500 € MUY GRAVE
RGCIR 121.5.5A / 121.5.5B	Circular por acera, zona peatonal, paseo. Art. 121.5 RGCIR + 25.5 LSV. Instr. DGT 2019/S-149 TV-108. VMP grave 200€, base 100€.	200 € GRAVE
RGCIR 18.2.5A	Circular con auriculares/cascos conectados a aparatos reproductores. Art. 18.2 RGCIR + 76.f LSV.	200 € GRAVE
RGCIR 18.2.5B	Circular haciendo uso manual del móvil u otro dispositivo incompatible con atención permanente. Art. 18.2 RGCIR + 76.g LSV.	200 € GRAVE
RGCIR 9.1.5E	Circular con más de un ocupante en VMP (VMP solo 1 plaza). Art. 9.1 RGCIR + 76.u LSV.	100 € (200€ OO.MM)
RGCIR 3.1.5A	Conducción negligente creando situación de riesgo/peligro. Art. 3.1 RGCIR + 76.c LSV.	500 € MUY GRAVE

Notas: VMP no detrae puntos (Art. 80 LSV solo vehículos con permiso). Alcohol: Art. 20 RGCIR tasa genérica 0,25 mg/l incluye VMP y bicicletas (Instr. DGT 99/S-36). Menor 0,0: Art. 14.1 LSV modificado Ley 18/2021 – tasa cero menores en cualquier vehículo. Zona peatonal: Instr. 2019/S-149 TV-108 opción 121.1.5A para VMP 200€ grave. Auriculares/móvil: Art. 18.2.5A y 5B grave 200€. Dos ocupantes: Art. 9.1.5E 100€ (algunas ordenanzas 200€). Negligente: Art. 3.1.5A muy grave 500€.

8. Conclusiones y recomendaciones para el usuario.

La principal conclusión es que la micromovilidad ha dejado de ser un ámbito regulatorio marginal. El VMP está sometido a una arquitectura jurídica cada vez más completa: definición técnica, certificación, identificación, registro, seguro y reglas de circulación. La aparición del VPL en 2026 añade una categoría que permite coordinar el régimen del seguro con las características físicas del vehículo.

El usuario que quiera «poner al día» su patinete debería empezar por identificar exactamente qué vehículo tiene. Debe comprobar la marca y modelo, la velocidad máxima de fabricación, el peso, la potencia nominal, el certificado de circulación y la fecha de adquisición. Después, debe consultar si el modelo figura en el listado de VMP certificados de la DGT o si encaja en el régimen transitorio para vehículos no certificados. Solo después tiene sentido completar el trámite registral y contratar el seguro que corresponda.

La recomendación de seguridad es igualmente clara: utilizar casco, mantener luces y reflectantes en buen estado, revisar frenos y neumáticos, evitar cualquier manipulación que altere la velocidad o potencia certificadas y no conducir bajo los efectos del alcohol o drogas. El teléfono móvil y los auriculares deben permanecer fuera de uso durante la conducción. Circular a una velocidad compatible con el entorno es más importante que alcanzar el límite técnico del vehículo.

Desde la perspectiva de las ciudades, el futuro de la micromovilidad dependerá de la capacidad para combinar regulación, infraestructura y educación vial. El registro y la identificación permiten mejorar el control; la certificación eleva el estándar técnico; el seguro protege a las víctimas; y las reglas de circulación ordenan el espacio compartido. Ninguna de estas medidas funciona por sí sola. La seguridad vial exige que fabricantes, administraciones, policías locales y usuarios asuman responsabilidades complementarias.

En definitiva, el objetivo no debe ser expulsar la micromovilidad del espacio urbano, sino integrarla de forma segura y previsible. La convivencia será mejor cuanto más claras sean las reglas, más trazables los vehículos y más responsable sea su conducción. La regulación de 2026 representa un paso importante hacia ese modelo, pero su eficacia real dependerá de la aplicación uniforme y de la capacidad de explicar al ciudadano, de forma sencilla, qué debe hacer antes de circular.

Checklist «patinete/VMP al día»

- ☐ ¿Conozco el peso y la velocidad máxima de fabricación de mi vehículo?
- ☐ ¿Dispone de certificado de circulación o está cubierto por el régimen transitorio?
- ☐ ¿Está inscrito en el Registro de Vehículos de la DGT?
- ☐ ¿Lleva colocada la etiqueta identificativa correspondiente?
- ☐ ¿Tengo contratado el seguro obligatorio cuando procede?
- ☐ ¿Frenos, luces, reflectantes, neumáticos y timbre están operativos?
- ☐ ¿Conozco la ordenanza municipal de mi ciudad?

Bibliografía y fuentes normativas.

- Reglamento (UE) n.º 168/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, sobre homologación y requisitos de vigilancia del mercado de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos.
- 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.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.
- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, en su redacción vigente.
- Real Decreto 52/2026, de 28 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos y el Real Decreto 2822/1998 para regular el Registro de Vehículos Personales Ligeros.
- Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.
- Ley 5/2025, de 24 de julio, por la que se modifican el RDL 8/2004 y la Ley 20/2015, con regulación del seguro obligatorio de los vehículos personales ligeros.
- Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.
- Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal.
- Dirección General de Tráfico, «Inscripción de un Vehículo de Movilidad Personal (VMP)», actualización 7 de mayo de 2026.
- Dirección General de Tráfico, «Vehículos de Movilidad Personal (VMP)», actualización 24 de julio de 2026.
- Dirección General de Tráfico, comunicado de 23 de diciembre de 2025 sobre inscripción y registro de VMP.