

POSICIÓN DE “A CONTRAMANO: ASAMBLEA CICLISTA” SOBRE LA POSIBLE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL POR LAS VÍAS CICLISTAS

ESQUEMA RESUMEN

Propuestas de A Contramano sobre la circulación de Vehículos de Movilidad Personal por vías ciclistas

						
Denominación	Ciclomotor eléctrico	Bicicleta eléctrica (pedelec)		Segway / hoverboard	Patinete eléctrico	
Características	- Asiento para el conductor y motor con acelerador - Movimiento depende de la acción del motor	- Asiento y motor de asistencia al pedaleo - Movimiento depende del pedaleo		- Autoequilibrado y motor con acelerador - Movimiento depende sólo de la acción del motor	- Sin asiento y motor con acelerador - Movimiento por acción del pie o del motor	
Potencia máxima y velocidad de corte del motor	Cualquier combinación	Hasta 250W y hasta 25km/h	Cualquier otra combinación	Cualquier combinación	Hasta 250W y hasta 25km/h	Cualquier otra combinación
Clasificación en el Reglamento UE 168/2013	Categoría L1e-B	Art.2.h	Categoría L1e-A	Art.2.i	Art.2.j	
A Contramano proponen que circulen:	Calzada sólo	Carril-bici y calzada	Calzada sólo	Carril-bici o calzada (aún por definir)	Carril-bici y calzada	Calzada sólo

- Propuestas adicionales:
1. Limitar a 30km/h todas las calles con un sólo carril de circulación por sentido
 2. En las calles con más de un carril de circulación por sentido, limitar a 30km/h el carril más cercano a la acera o incluso los demás carriles
 3. En las calles 30 con pavimentos inadecuados a la circulación de bicicletas y VMPs, sustituir por pavimentos más adecuados, respetando en todo caso la conservación del patrimonio histórico de las ciudades

INTRODUCCIÓN

“A Contramano: Asamblea Ciclista” aprobó en su asamblea el documento de posición que se adjunta. Dicho documento se basa en tres ideas básicas:

1.- La movilidad activa (a pie, en bicicleta, en patines...) es un valor en si mismo que incluye pero no se reduce al concepto de movilidad sostenible. La movilidad activa además abarca conceptos como la salud pública (lucha contra las enfermedades coronarias, la obesidad etc...) y la habitabilidad urbana, por ejemplo contribuyendo a la autonomía y el desarrollo físico de los niños. Es cierto que los VMPs son potencialmente vehículos mas sostenibles que los vehículos a motor tradicionales, pues consumen menos recursos, pero su contribución a la salud pública y a la habitabilidad urbana es nula en comparación con la bicicleta. Por ello no se pueden poner al mismo nivel que la bicicleta (o el peatón).

2.- No es cierto que la promoción de los VMPs por si sola contribuya de modo automático a la mejora de la sostenibilidad urbana. Ello dependerá de la manera en que se ordene su integración en dicha movilidad. Si su integración se basa en la ocupación de espacios previamente ocupados por la bicicleta, el resultado será la sustitución de la movilidad en bicicleta por movilidad en VMP, como está

sucedido ya en China y otros países de oriente. Para que el potencial de sustitución de los vehículos a motor convencionales por VMPs se realice es necesaria una regulación adecuada, que favorezca la integración de los VMPs en la movilidad urbana ocupando espacios hoy monopolizados por el automóvil. Esto se logra haciendo de la calzada un lugar apropiado para la circulación de los VMPs, es decir pacificando la calzada y avanzando hacia la ciudad 30.

3.- En todo caso, permitir la circulación de los VMPs por las vías ciclistas no soluciona ningún problema. Por el contrario crea otro: ¿Por donde han de circular esos vehículos en calles sin vía ciclista? Es necesaria una solución integral, que para nosotros hay que basar en la pacificación de la calzada y el avance hacia la ciudad-30.

POSICIÓN APROBADA EN ASAMBLEA

Este escrito tiene por objeto fijar la posición inicial de “A Contramano” en relación a la circulación de vehículos de movilidad personal (VMP) en las vías públicas en general y por las vías ciclistas en particular. Por VMPs entendemos los vehículos de dos y tres ruedas definidos como tales en la Instrucción 16/V-124 de la DGT. Ante la creciente presencia de estos vehículos en la vía pública “A Contramano” manifiesta los siguiente:

1. La citada Instrucción 16/V-124 de la DGT es un “totum revolutum” donde se mezclan una serie de vehículos de características y funcionalidades muy diferentes, desde los vehículos autoequilibrados como los hoverboards y segways, hasta pequeños ciclomotores eléctricos. No compartimos la filosofía de dicha Instrucción (que es en todo caso orientativa) y reclamamos una mejor clasificación de dichos vehículos, separándolos en categorías más homogéneas (ver más adelante).
2. La citada Instrucción, además, ignora el Reglamento UE 168/2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, que es de fecha anterior y establece una clasificación de los vehículos de dos, tres y cuatro ruedas mucho más completa y precisa. Consideramos que dicha clasificación (y no la de la citada Instrucción) debe ser la clasificación de referencia para la regulación de los VMPs, por ser de rango superior y válida en toda la UE.
3. Consideramos que dentro de los VMPs incluidos en la citada Instrucción de la DGT deben considerarse al menos cuatro categorías diferentes en función de sus principales características y modos de funcionamiento:
 - a) Los VMPs ciclomotores dotados de asiento para el conductor, motor y acelerador, cuyo movimiento depende exclusivamente de la acción del motor, que hay que denominar como ciclomotores (pese a que a veces se les denomine “patinetes”) ya que así se denominan en el citado Reglamento UE 168/2013 (categoría L1e-B “ciclomotor de dos ruedas” para los de dos ruedas).
 - b) Los pedelecs o bicicletas de pedaleo asistido, dotados de pedales y de un motor para asistencia al pedaleo (no tienen por tanto acelerador) que deja de actuar cuando su conductor deja de pedalear. Estos vehículos están descritos en el citado Reglamento UE 168/2013 en su Art.2.h y en la categoría L1e-A para los de dos ruedas.
 - c) Los vehículos autoequilibrados de una y dos ruedas (hoverboards, segways etc...), que en realidad constituyen la única novedad tecnológica reciente en el campo de los VMPs. Estos

vehículos están contemplados en el citado Reglamento UE 168/2013 en su Art.2. i.

d) “Los vehículos que carecen de una plaza de asiento como mínimo” (cita textual) o verdaderos patinetes eléctricos, sin sillín, definidos en el Art. 2.j del citado Reglamento UE 168/2013

4. Consideramos que los VMPs ciclomotores dotados de asiento para el conductor, motor y acelerador (categoría L1e-B del Reglamento UE 168/2013) en vías urbanas deben circular en todos los casos por la calzada ordinaria, preferentemente por calzadas con limitación de velocidad a 30 km/h, pero cuando ello no sea posible, por calzadas ordinarias con limitación de velocidad a 50 km/h. Así lo permite además la citada Instrucción de la DGT cuando afirma “los VMP, podrán ubicarse físicamente en el ámbito de la calzada.”

Solo en el caso de vías interurbanas consideramos que podrían compartir con las bicicletas vías especiales con sobre-ancho y con un diseño y señalización específicos, que garantizase la circulación segura de los/las ciclistas, a velocidad en todo caso inferior a 25 km/h. En los demás casos circularán por la carretera.

5. La posición de “A Contramano” en relación a los pedelecs coincide con la posición de la Federación de Ciclistas Europeos (ECF): Los pedelecs de potencia inferior o igual a 250 W y velocidad limitada a 25 km/h (Art. 2.h del citado Reglamento UE 168/2013) se consideran como bicicletas y pueden circular por las vías ciclistas y las calzadas en las mismas condiciones que las bicicletas ordinarias. Los pedelecs de más de 250 W o que puedan alcanzar velocidades superiores a 25 km/h, en vías urbanas deben circular por la calzada, como los ciclomotores, y en vías interurbanas solo se debe autorizar su circulación por las vías ciclistas cuando éstas estén diseñadas y señalizadas expresamente para ello, a velocidad en todo caso inferior a 25 km/h. En los demás casos circularán por la carretera.
6. La posición de “A Contramano” en relación a la circulación de los vehículos autoequilibrados de una o dos ruedas por las vías ciclistas no está definida todavía al 100% debido, entre otras cosas, a la cambiante tecnología en este campo. En todo caso, consideramos que es condición necesaria para permitir la circulación de estos vehículos por las vías ciclistas el que estén autorizados también a circular por la calzada, al menos en viario sin vía ciclista. En caso contrario consideramos que se estaría invitando indirectamente a dichos vehículos a circular por las aceras, a lo que nos oponemos.
7. La posición de “A Contramano” en relación a la circulación de los verdaderos patinetes eléctricos (sin plaza de asiento o sillín según el Art.2.j del Reglamento UE 168/2013) es que podría considerarse su circulación por las vías ciclistas siempre que su potencia y su velocidad máxima por construcción no superase las de una bicicleta eléctrica (250 w y 25 km/h respectivamente) y simultáneamente se regulase su circulación por la calzada y no por las aceras en el viario sin vía ciclista.
8. A fin de facilitar la integración de los VMPs en la movilidad urbana y desde la perspectiva del fomento de la “ciudad 30”, proponemos que:
 - a) Todas las calles con un solo carril de circulación por sentido sean convertidas en calles con limitación de velocidad a 30 km/h.
 - b) Las calles con más de un carril de circulación por sentido tengan al menos un carril,

preferentemente el mas cercano a la acera, con limitación de velocidad a 30 km/h a fin de facilitar la circulación por la calzada ordinaria de los VMPs.

- c) Se proceda a sustituir los pavimentos inadecuados a la circulación de bicicletas y VMPs en las calles y carriles 30 por otro pavimento mas adecuado a la circulación de dichos vehículos, respetando en todo caso la conservación del patrimonio histórico de las ciudades.

ANEXO I

QUEJA AL DEFENSOR DEL PUEBLO ESPAÑOL RELATIVA A DIVERSA NORMATIVA SOBRE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DE MOVILIDAD PERSONAL

Durante los últimos años se ha producido una auténtica invasión de las vías ciclistas de nuestro país por vehículos eléctricos de movilidad personal (VEMP), con potencias de hasta 4.000 W (límite superior de potencia de un ciclomotor) al amparo de la Instrucción 16/V-124 de la DGT, del 3 de noviembre de 2016 (se adjunta a esta queja). En dicha instrucción se especifica que tales vehículos no pueden considerarse como "peatones" (con toda lógica) ni como "vehículos a motor" (contra toda lógica, pues es evidente que son vehículos a motor). Se obvia en cambio especificar que no cabe considerarlos como ciclos o como bicicletas (lo que parece ser tan evidente como que no son peatones).

De esta forma la DGT ha lanzado un claro mensaje a los Ayuntamientos, que han empezado a regular la circulación de tales vehículos como si de bicicletas se tratara. Un caso reciente es el del Ayuntamiento de Barcelona, que ha elaborado una normativa para la circulación de VEMPs que les autoriza a circular por todo tipo de vías ciclistas sin limitación de potencia, excepto la ya indicada de 4.000 W que marcaría la línea divisoria con las motocicletas. La citada ordenanza puede consultarse en <http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/es/noticia/nueva-regulacizen-de-vehzculos-de-movilidad-personal-y-ciclos-de-mzas-de-dos-ruedas>

Como usuarios habituales de la bicicleta consideramos que tanto la citada Instrucción de la DGT como la citada Ordenanza constituyen un abuso contra los ciclistas, tradicionales usuarios de las vías ciclistas y para los que éstas fueron diseñadas. En ningún caso se puede considerar que un vehículo de hasta 4.000 W sea equiparable a una bicicleta, cuyo conductor, en condiciones normales de paseo, desarrolla como mucho entre 100 y 200 W de potencia. Tampoco se pueden asimilar tales vehículos a las bicicletas eléctricas de pedaleo asistido, cuya potencia no puede superar por ley los 250 W. Por consiguiente, la circulación de tales vehículos por unas infraestructuras diseñadas para vehículos de mucha menor potencia constituye un peligro evidente que debe ser evitado.

Además, la citada Instrucción 16/V-124 ignora la legislación europea al respecto, en particular el REGLAMENTO (UE) No 168/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, que se puede descargar de: <http://www.mincotur.gob.es/industria/GIAVEH/DirectivasMarco/R-UE-168-2013.pdf>. En dicho reglamento se definen claramente (Art. 2.h) las bicicletas de pedaleo asistido, con un motor eléctrico auxiliar, de potencia inferior o igual a 250 W, cuya ayuda cese antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear, que son los únicos vehículos dotados de motor que en toda la UE se consideran asimilables a las bicicletas y cuya circulación por las vías ciclistas se permite por tanto en condiciones similares a las bicicletas convencionales.

El resto de los vehículos contemplados en la citada Instrucción de la DGT (y, por extensión, en la citada Ordenanza de la Ciudad de Barcelona) caen dentro de las categorías definidas en el Anexo 1 del citado Reglamento de la UE, siendo considerados sin excepción vehículos a motor (ciclos de motor o ciclomotores).

De la citada Ordenanza de Barcelona se desprende además que los VEMPs no están habilitados para circular por las calles ordinarias de la ciudad (es decir calles con calzada limitada a 50 km/h y aceras convencionales, pero sin vías ciclistas). Esto constituye una discriminación adicional para los ciclistas, que nos vemos obligados a compartir nuestro espacio con los citados VEMPs, algo que sin embargo no

se exige ni a peatones ni a conductores. Mas que una ordenación de la circulación de los VEMPs, la citada Ordenanza parece una norma orientada a confinar los VEMPs en las vías ciclistas.

Solicitamos la ayuda del Defensor del Pueblo para que tanto la DGT como el Ayuntamiento de Barcelona modifiquen sus normas de manera que no sean lesivas ni discriminatorias para los ciclistas y se adecúen a la normativa europea, que entendemos de rango superior, considerando a los citados VEMPs como vehículos a motor, con todas sus consecuencias, y regulando su circulación por todas las vías públicas (no solo por las dotadas de vías ciclistas) conforme a dicha consideración.

ANEXO II

QUEJA ANTE LA UNIÓN EUROPEA RELATIVA A LA CATALOGACIÓN COMO VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS DE CICLOMOTORES DE LAS CATEGORÍAS L1e, L2e Y OTROS VEHÍCULOS A MOTOR POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (ESPAÑA).

La Instrucción 16/V-124 de la DGT, del año 2016, establece una nueva categoría de vehículos, los denominados “vehículos de movilidad personal” cuya definición y características incumplen el Reglamento UE 168/2013. Como consecuencia, estos vehículos están siendo autorizados por algunos ayuntamientos, a circular por las vías públicas, con especial incidencia en vías ciclistas y zonas compartidas con los peatones.

En concreto, dicha instrucción afirma, para dichos vehículos, la “imposibilidad de catalogarlos como vehículos de motor.”, dado que “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”. Dicha afirmación es totalmente falsa pues algunos de tales vehículos (los que mas comúnmente vemos en las vías públicas españolas) sí están incluidos en el mencionado Reglamento UE 168/2013, en concreto en las categorías L1e-B y L2e (ciclomotores de dos y tres ruedas), para las que dicho Reglamento establece los procedimientos de homologación a escala de la UE.

En cuanto al RD 750/2010 es verdad que podría interpretarse, a partir de una lectura literal, que tales tipologías de vehículos no están incluidas en dicho RD, pues tal RD (que es del año 2010) se refiere para la definición de los tipos de vehículos de la categoría L a la Directiva 2002/24/CE. Sin embargo, el ya citado Reglamento UE 168/2013 establece claramente en su Art.81 que dicha Directiva ha quedado derogada y que las referencias a tal Directiva deben entenderse como hechas al citado Reglamento UE 168/2013. Por tanto, esta segunda afirmación tampoco resulta ser cierta.

En todo caso, va contra la lógica mas elemental calificar como vehículos NO de motor a vehículos cuya característica principal es, precisamente, la de sustituir la tracción humana por la tracción de un motor. En el caso (que ya hemos visto que no es así) de que los procedimientos de homologación para tales vehículos a motor no estuviesen desarrollados, lo que procedería sería desarrollarlos y no “resolver” la situación mediante el procedimiento de cambiarles el calificativo a dichos vehículos.

La citada Instrucción abre además la posibilidad de asimilar a tales vehículos a “ciclos y bicicletas”, asimilación que carece de toda base legal tanto en la legislación española como en la europea. En concreto, dicha asimilación solo se incluye en la legislación europea para las bicicletas eléctricas, definidas en el Art.2.h del mencionado Reglamento UE 168/2013, que curiosamente no aparecen entre los “vehículos de movilidad personal” de la mencionada Instrucción 16/V-124 de la DGT.

Entendemos que la citada Instrucción 16/V-124 es un “totum revolutum” que mezcla vehículos de todo tipo, contemplados de muy diversa manera en la legislación europea, que incumple de manera flagrante dicha legislación, al definir tipologías de vehículos redundantes con las ya definidas en la legislación europea, a las que además otorga características, como la “imposibilidad de catalogarlos como vehículos de motor” que los eximen de cumplir con los procedimientos de homologación y otras normas establecidas tanto en la UE como en la legislación española.

En concreto nos referimos, sin perjuicio de otros posibles incumplimientos, a la clasificación como “vehículos de movilidad personal” (y por tanto a su clasificación como vehículos no motorizados) de los ciclomotores de dos y tres ruedas ya definidos y catalogados dentro de la legislación europea como

vehículos a motor dentro las categorías L1e-B y L2e (ciclomotores de dos y tres ruedas).

Como consecuencia de la mencionada Instrucción 16/V-124, estos vehículos podrían estar siendo autorizados a circular por las vías públicas españolas (de las que las vías ciclistas, contempladas en el vigente Reglamento de Circulación, son un caso particular) sin pasar por los preceptivos procesos de homologación. Asimismo no estarían obligados a pasar periódicamente la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) que en España es obligatoria para los ciclomotores, pese a que sí pueden ser autorizados a circular por las vías públicas, entre otras irregularidades.

En consecuencia, consideramos que la citada Instrucción 16/V-124 de la DGT incumple la legislación europea sobre homologación de vehículos y podría dar pie a una competencia desleal hacia los fabricantes de ciclomotores que sí cumplen con los requisitos de homologación europeos y, en consecuencia, a un fraude para el consumidor. Asimismo podría dar lugar un grave problema de seguridad vial, especialmente para los usuarios mas vulnerables como los ciclistas y los peatones, al permitir la circulación por las vías públicas mas utilizadas por éstos de ciclomotores sin las debidas garantías de homologación.