



Red de Ciudades **por la Bicicleta**

## **Consideraciones respecto al proyecto de REAL DECRETO DE MEDIDAS URBANAS DE TRÁFICO, en período de audiencia e información pública hasta el 7 de febrero de 2019.**

Desde la Red de Ciudades por la Bicicleta se ha recibido con interés el proyecto de Real Decreto de medidas urbanas de tráfico ya que plantea cuestiones relacionadas con la pacificación del tráfico en las ciudades, un aspecto esencial para el desarrollo del uso cotidiano de la bicicleta.

También es bien recibida la voluntad de regulación de los vehículos de movilidad personal que plantea la propuesta, necesaria para gestionar de forma adecuada el uso que pueda hacerse de los diferentes artefactos que sucesivamente van apareciendo en el mercado. Sin embargo, la equiparación que se hace de éstos con los ciclos de pedaleo asistido, al plantear la necesidad de obtención de un certificado de circulación, se considera desacertada.

En este sentido, cabe destacar que el 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 que, según se explicita en la introducción, se ha tenido en cuenta para la modificación propuesta del Reglamento General de Vehículos, excluye específicamente a los ciclos de pedaleo asistido de su ámbito de aplicación (Artículo 2, punto h).

En cambio, el otro documento tenido en cuenta, el Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, establece un marco regulador para el conjunto de los ciclos, de aplicación también para los ciclos de pedaleo asistido.

El arreglo a cualquiera de estas dos normativas no justifica el tratamiento que se plantea a los ciclos de pedaleo asistido en este proyecto de real decreto, exigiéndoles la obtención de un certificado de circulación, puesto que del análisis de ambas normativas se desprende que los ciclos de pedaleo asistido, en tanto que ciclos, ya disponen de un marco regulador que los habilita para la circulación, y de una regulación específica a nivel europeo, la EN 19145, recogida en la relación de normas armonizadas de referencia del propio Real Decreto 339/2014 en su ANEXO IV, que determina los requisitos para que sean considerados como ciclos de pedaleo asistido.

A continuación se detallan algunas consideraciones al respecto del articulado:

### **Respecto al Artículo 1 de Modificación del Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre:**

Para asegurar unas mayores condiciones de seguridad en el ámbito urbano para todos los usuarios de las vías públicas, tal como se argumenta en la



introducción, se considera que debería limitarse la velocidad de forma genérica en todas las vías urbanas a 30 km/h, con uno, dos, o más carriles por sentido de circulación, manteniendo la posibilidad de aumentar el límite hasta 50 km/h si la Autoridad Municipal lo autoriza excepcionalmente y previa señalización.

En algunos casos la sección de las vías urbanas puede pasar de uno a dos carriles en diferentes tramos y por diferentes circunstancias, y puede resultar confuso que el límite de velocidad pueda ir cambiando de un tramo a otro. Se considera mucho más claro, para el conjunto de los usuarios de las vías urbanas, que exista una limitación general de velocidad y que las excepciones estén indicadas con las señales correspondientes.

La necesidad de fluidez del tráfico en algunas arterias principales de núcleos urbanos no justifica mantener la limitación de velocidad máxima a 50km/h de forma genérica en vías con más de un carril por sentido, pues las velocidades medias en trayectos urbanos resultan ser muy inferiores y la propia regulación semafórica y la gestión de las intersecciones hace que una mayor velocidad punta no suponga en la mayoría de los casos una mayor velocidad media en los recorridos, ni una mayor fluidez del tráfico, sino al contrario por el efecto acordeón. Y en cambio sí supone un aumento del riesgo de accidentes y de su gravedad. En los casos en que realmente se considere y se demuestre necesario el aumento de la limitación a 50 km/h, se puede recurrir a la excepcionalidad prevista en el punto 3.

**Se propone eliminar en el punto 1, el apartado c) y modificar el b) especificando que se limita de forma genérica la velocidad a 30 km/h en todas las vías urbanas, de uno, dos o más carriles por sentido de circulación.**

**Respecto al Artículo 2. Modificación del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.**

**En el punto 1:**

Se considera desacertado el planteamiento de requerir a los ciclos de pedaleo asistido un certificado de circulación vinculado a un manual de características. Se entiende como una posición razonable requerir un certificado de circulación vinculado a un manual de características en el caso de los vehículos de movilidad personal, puesto que van apareciendo sucesivamente diversos tipos de vehículos y su idoneidad para circular debe poder analizarse en cada caso. Pero resulta una medida innecesaria para los ciclos de pedaleo asistido que ya están regulados, en tanto que ciclos, en el Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, y de forma específica a nivel europeo por la normativa EN 19145:2017, en España UNE-EN 19145 para los ciclos con asistencia eléctrica o bicicletas EPAC, y que en base a dicha regulación se consideran aptos para la circulación.



Red de Ciudades **por la Bicicleta**

La generación de otro procedimiento de regulación paralelo de los ciclos con pedaleo asistido resulta inadecuada. Si los criterios para obtener el certificado de circulación se corresponden con los de la normativa estatal y europea existente, el nuevo trámite resultaría innecesario y redundante, y si se basa en criterios distintos puede entrar en contradicción con los marcos normativos existentes y vigentes en el ámbito estatal y europeo.

**Se propone eliminar la referencia a los ciclos de pedaleo asistido en los puntos j) y k) referentes a la obtención del certificado de circulación y del manual de características respectivamente, afectando tan sólo estas medias a los vehículos de movilidad personal.**

### **En el punto 2:**

Se considera desacertado incluir los ciclos de pedaleo asistido en una nueva tipología de vehículos el nuevo artículo 22bis, junto con los vehículos de movilidad personal.

En el apartado 2 se especifica que los ciclos de pedaleo asistido requerirán para poder circular del Certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional recogidos en el Manual de características correspondientes.

Actualmente los ciclos de pedaleo asistido ya son considerados aptos para la circulación, en tanto que ciclos, y definidos sus requisitos en Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, y de forma específica para que sean considerados ciclos de pedaleo asistido, en la normativa europea EN 15149:2017, en España UNE-EN 19145, a diferencia de los vehículos de movilidad personal que no disponen de un marco regulatorio que permita especificar su idoneidad para la circulación.

La inclusión de los ciclos de pedaleo asistido en el artículo 22bis, lleva a confusión puesto que ya se hace referencia a ellos en el artículo 22 del Reglamento General de Vehículos, considerándolos una tipología de ciclos, sujeta a todos los requisitos previstos para los ciclos en general, tales como sistemas frenado en ambas ruedas, timbre, sistemas de alumbrado con luces de posición delantera y trasera, y catadióptricos laterales y en los pedales.

La regulación de los ciclos de pedaleo asistido se considera pues adecuada y suficiente en base al artículo 22 del Reglamento General de Vehículos, entendiéndolos cómo un tipo de ciclo sujeto a todos los requerimientos especificados para los ciclos, y en base al Real Decreto 339/2014 y a la normativa europea EN15149:2017 en la que se especifican todas las características que debe cumplir un ciclo de pedaleo asistido para ser considerado como tal, y por lo tanto apto para circular.

**Se propone a supresión de la referencia a los ciclos de pedaleo asistido del nuevo artículo propuesto 22bis del Reglamento General de Vehículos, y considerar los ciclos de pedaleo asistido dentro de la categoría de los**



Red de Ciudades **por la Bicicleta**

**ciclos en artículo 22, y sin exigencia de obtención de un certificado de circulación.**

**En el punto 3:**

Se considera adecuada la descripción que se hace de los ciclos de pedaleo asistido. Se plantea, además, la posibilidad de considerar como una variante dentro de los ciclos de pedaleo asistido, alguna tipología específica de ciclos de carga para transporte de personas o mercancías, que puedan disponer de un marco regulador específico, tal como algunos municipios ya han planteado. En este caso, podría resultar interesante estudiar que el marco regulatorio específico admitiera potencias superiores a los 250W previstos para los ciclos de pedaleo asistido.

La consideración y regulación de ciclos de carga es fundamental para el desarrollo de sistemas logísticos de última milla menos contaminantes en los núcleos urbanos, y sería recomendable que pudiera hacerse de forma coordinada en el ámbito europeo.

**En el punto 5:**

Se considera acertado establecer la limitación de velocidad a 25 km/h para los vehículos de movilidad personal, equiparándolos a la velocidad máxima a la que puede funcionar el sistema de asistencia eléctrica en los ciclos de pedaleo asistido.

**Respecto a la Disposición adicional única de Actualización del Registro de Vehículos del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico:**

En base a todo lo expuesto anteriormente **se propone suprimir la referencia a los ciclos de pedaleo asistido de la disposición**, por ser suficiente la normativa actual para determinar su idoneidad para circular, y por tanto no deberían incluirse en un registro de vehículos que requieren la obtención de un certificado para circular.

**Equipo técnico  
Red de Ciudades por la Bicicleta  
23 de enero de 2019**



Red de Ciudades **por la Bicicleta**

## **Aportaciones adicionales en relación al REAL DECRETO DE MEDIDAS URBANAS DE TRÁFICO, en período de audiencia e información pública hasta el 7 de febrero de 2019.**

A propósito de la publicación del proyecto de Real Decreto de Medidas Urbanas de tráfico, y más allá de las aportaciones específicas y concretas relativas al contenido del éste, desde la Red de Ciudades por la Bicicleta se quiere aportar un conjunto de reflexiones de carácter más general sobre la necesidad de disponer en el plazo de tiempo más breve posible de un marco regulatorio que dé respuesta al proceso de transformación de la movilidad de nuestras ciudades y en especial en la incorporación de pleno derecho de la bicicleta como vehículo de movilidad cotidiana.

**El uso de la bicicleta como medio de transporte está creciendo de forma continuada en nuestro país** en los últimos años. Un hecho positivo para las personas, para las ciudades y para el planeta, por las múltiples ventajas que este tipo de movilidad eficiente y limpia comporta a todos los niveles: salud individual y colectiva, reducción de emisiones contaminantes, mejora de la escena urbana, reducción en el tiempo de desplazamiento, generación de riqueza y empleo...

En este crecimiento, que estamos convencidos que va a continuar y trabajamos para que se intensifique, **han tenido un papel clave las políticas de promoción de la bicicleta que muchos ayuntamientos han puesto en marcha**. Aunque partiendo de realidades distintas y con respuestas diversas, podemos decir que esta política de promoción ha tenido como denominadores comunes la construcción de infraestructura ciclista (redes de carril bici, aparcamientos de bici), la creación de servicios de bicicleta pública, las políticas de movilidad destinadas a facilitar la circulación de bicicletas, variados programas de formación y concienciación, y también **modificaciones de las Ordenanzas Municipales que recogiesen las necesidades de la bicicleta**, en muchas ocasiones “reaparecida” en las calles tras décadas de expansión del vehículo a motor. Todas estas iniciativas la mayor parte de las veces se han llevado a cabo **en solitario**, sin recibir ningún tipo de apoyo estatal.

Sin embargo, el **esfuerzo normativo que han representado las Ordenanzas a escala local** no ha tenido todavía un reflejo a nivel estatal. Aunque la **Ley de Tráfico** ha ido incorporando referencias a la bicicleta en algunas de sus reformas, **sigue sin contar** de forma clara y sistemática, en un título propio y/o a lo largo de su articulado, **con las necesidades específicas de la bicicleta**, como un vehículo con características diferentes de los de tracción a motor, cuyo uso se considera conveniente promocionar. **Lo mismo sucede con el Reglamento General de Circulación**, que desarrolla la citada Ley de Tráfico. Hace ya años que se expresó por parte del Gobierno de España la intención de acometer una reforma de este Reglamento que incluya un título específico



Red de Ciudades **por la Bicicleta**

sobre bicicletas. Varios borradores de esta reforma han sido puestos encima de la mesa, pero ninguno de ellos se ha convertido en norma.

Es por todo esto que **la normativa estatal está actualmente desfasada y muy lejos de recoger la realidad actual de la bicicleta en nuestras ciudades** y sus necesidades como vehículo no motorizado. Creemos que **el gobierno central debe asumir su parte de responsabilidad en la parte normativa de una política seria y decidida de promoción ciclista**, y en este sentido se hacen las siguientes consideraciones:

- Se considera necesario llevar a cabo la ya diversas veces anunciada reforma de la Ley de Tráfico y del Reglamento General de Circulación, que permita dar respuesta a las necesidades de las ciudades en el proceso actual de transformación de la movilidad urbana, con la incorporación de la bicicleta. Se propone la inclusión de un título dedicado a la circulación de bicicletas en el que se recojan las necesidades y particularidades de este vehículo no motorizado, con la perspectiva de facilitar la extensión de su uso de una forma segura y eficiente.
- Se considera necesario que el contenido de esta reforma sea consensuado con la Red de Ciudades por la Bicicleta y con otras entidades referentes, representantes de los diversos sectores relacionados con el ciclismo, y sirva para respaldar y dar cobertura al esfuerzo de promoción del uso de la bicicleta que han realizado numerosas ciudades.
- Se considera necesario que desde la regulación legislativa-normativa se plantee la necesidad de ofrecer una solución técnica para la circular de forma segura en bicicleta en todas las vías urbanas.
- Se considera necesario que el marco regulatorio tenga en cuenta las realidades cada vez más frecuentes de vías urbanas que no responden al esquema de acera y calzada, con secciones en plataforma única en calles de convivencia entre peatones, bicicletas y VMP en ambos sentidos, y restringidas al tráfico motorizado.
- Se considera necesaria la actualización del catálogo de señales verticales y horizontales, acorde con la actualización normativa que se requiere de la Ley de Tráfico y Reglamento General de Circulación, que permita dar carácter normativo a toda la señalización para regular de forma adecuada la circulación de bicicletas en el ámbito urbano.
- Se considera necesaria la clarificación de diversos aspectos del marco regulatorio para las bicicletas, concretando aspectos como a partir de qué edad se puede exigir la circulación en calzada en caso de no disponer de un carril bici o carril pacificado, o habilitando para las bicicletas el uso de remolques para transporte de personas o carga.



## Red de Ciudades **por la Bicicleta**

- Se considera necesario establecer un marco regulatorio para los VMP que incluya una clasificación de éstos, y los criterios para la circulación y el estacionamiento. Así como los criterios de distinción entre juguetes y VMP, y la edad mínima para circular.
- Se considera necesario un marco regulatorio que ofrezca a los municipios mayor seguridad jurídica en el despliegue de estrategias de pacificación y promoción de la bicicleta, con competencia por ejemplo para señalar zonas de acceso restringido a vehículos motorizados permitiendo el paso a bicicletas o VMP.
- Se considera que debería tenerse en cuenta el beneficio de la movilidad activa y su efecto sobre la salud pública, y por esta razón, entre otras, priorizar en el campo normativo los desplazamientos a pie y en bicicleta sobre el uso de los VMP y sobretodo del vehículo motorizado.
- Se considera que el marco normativo debería tener en cuenta no solo los criterios para reducir la accidentalidad causante de muertes y lesiones graves, sino también para reducir las emisiones contaminantes causantes de un elevado número de muertes prematuras, y también de los gases de efecto invernadero causantes del cambio climático.
- Por lo expresado en los puntos anteriores, se considera necesario plantear que el marco normativo otorgue a la bicicleta el carácter prioritario y preferente respecto al resto de vehículos en el ámbito urbano.
- Se considera necesario que el marco normativo plantee la posibilidad de ampliar la potencia per encima de 250W en los ciclos de pedaleo asistido de carácter comercial destinados a transporte de personas o carga.
- Se considera necesario plantear que el marco normativo establezca el límite de velocidad a 30 km/h en entornos escolares, en un radio de 100m desde la entrada principal.

**Equipo técnico**  
**Red de Ciudades por la Bicicleta**  
**6 de febrero de 2019**