



Red de Ciudades por la Bicicleta

## Informe respecto a la consideración normativa de los ciclos de carga de pedales con pedaleo asistido

Versión provisional - 2 de Diciembre de 2020

A cargo de Benjamí Aguilar, asesor técnico de la RCxB

### ANTECEDENTES

El pasado 11 de noviembre de 2020 se publicó en el BOE el **Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.**

El artículo segundo de este decreto concreta la **Modificación del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.**

En el punto Dos, se concreta la modificación del apartado 3 del artículo 22 del Reglamento, haciendo referencia a “los ciclos y las bicicletas de pedales con pedaleo asistido” como una misma categoría de vehículos, especificando que no requieren de la autorización administrativa a la que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 1.

En el punto Seis, apartado a) se plantea la modificación de la definición de “vehículo a motor”, especificando que se trata de un vehículo provisto de motor para su propulsión, **excluyendo de esta definición a las bicicletas de pedales con pedaleo asistido**, entre otros.

**El redactado en este caso no es inclusivo con los ciclos de pedales** de pedaleo asistido, como sí lo es en el punto Dos anteriormente mencionado. Esto podría dar pie a interpretar que los ciclos de pedales de pedaleo asistido de más de dos ruedas, con potencia hasta 250 W y asistencia limitada al pedaleo y a los 25 km/h, puedan ser considerados como Ciclos de motor, según categoría del Anexo II del Reglamento General de Vehículos, definido conforme a lo dispuesto en el Anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L1e-A.

Los ciclos a motor requieren de una autorización administrativa para circular, por lo que la interpretación no inclusiva con los ciclos de pedales de pedaleo asistido entraría directamente en **contradicción con el punto Dos**, donde se explicita que éstos no requieren de la autorización administrativa prevista en el artículo 1, apartado 1 del Reglamento General de Vehículos.

Por otro lado, en el mismo punto Seis, apartado b) se actualiza la nomenclatura de “bicicleta con pedaleo asistido” por el de “bicicleta de pedales con pedaleo asistido” cuya definición queda redactada de conformidad a lo dispuesto en el artículo 2, apartado h), del **Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuadríciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos**, del siguiente modo:

«**Bicicleta de pedales con pedaleo asistido**: bicicletas equipadas con un motor eléctrico



Red de Ciudades por la Bicicleta

*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.»*

En este caso también **la definición parece no ser inclusiva con los ciclos** de más de dos ruedas con la misma limitación de potencia a 250 W y la misma limitación de asistencia al a los 25 km/h, y al pedaleo, y esto puede dar pie a **interpretaciones erróneas que los consideren Ciclos de motor**, entrando en **contradicción nuevamente con el punto Dos**.

## CUESTIÓN

Asumiendo de entrada la contradicción con el punto Dos, en base a este decreto y al texto del Reglamento General de Vehículos al que se refiere, **se plantea la cuestión de si ¿tiene fundamento la interpretación que considere los “ciclos de pedales con pedaleo asistido” con motor eléctrico auxiliar de máximo 250 W, cuya asistencia se interrumpa a los 25 km/h o sin pedalear, como Ciclos de motor, de la subcategoría Lle-A?** (según el Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013)

## CONSIDERACIONES

1. Tanto el Real Decreto de modificación del Reglamento General de Vehículos, como el propio Reglamento General de Vehículos, se remiten de forma directa al **Reglamento (UE) n.º 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 y los cuadríciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos**, por lo que debería considerarse éste como el documento de base jurídica para establecer las posibles interpretaciones en caso de redactados que planteen ambigüedad o contradicciones.

2. En la versión en español del Artículo 2 de dicho Reglamento, sobre el Ámbito de aplicación, se especifican todos los vehículos que a los que este reglamento no se aplicará, incluyendo el punto:

*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.*

Nuevamente en este caso el redactado no es inclusivo con los ciclos (de más de dos ruedas) de pedales con pedaleo asistido (potencia máx. 250 W y asistencia limitada a 25 km/h y al pedaleo), por lo que podría reforzar la interpretación de que éstos puedan ser considerados vehículos a motor (aunque incumplen la premisa básica de ser propulsados a motor, ya que necesitan del pedaleo para funcionar) de la subcategoría Lle-A denominada Ciclos de motor, según el Anexo I de Clasificación de vehículos.

3. Sin embargo, **en las versiones en otros idiomas del mismo reglamento, como el inglés, francés, o italiano, el punto h) antes mencionado se redacta en el formato inclusivo de ciclos, no únicamente de bicicletas:**

- INGLÉS: *h) pedal **cycles** with pedal assistance which are equipped with an auxiliary electric motor having a maximum continuous rated power of less than or equal to 250 W, where the output of the motor is cut off when the cyclist stops pedalling and is otherwise progressively reduced and finally cut off before the vehicle speed reaches 25 km/h;*



Red de Ciudades por la Bicicleta

- FRANCÉS: h) les **cycles** à pédalage assisté, équipés d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue inférieure ou égale à 250 W, dont l'alimentation est soit interrompue lorsque le cycliste cesse de pédaler, soit réduite progressivement et finalement interrompue avant que la vitesse du véhicule n'atteigne 25 km/h;
- ITALIANO: h) **cicli** a pedali a pedalata assistita, dotati di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua pari o inferiore a 250 W la cui alimentazione è interrotta se il ciclista smette di pedalare o è progressivamente ridotta e infine interrotta prima che la velocità del veicolo raggiunga i 25 km/h;

Esta comparativa con otros idiomas, especialmente con el inglés, que sea probablemente el idioma de trabajo y discusión con el que se redactó el reglamento, es la que permite **poner en duda la traducción al español del reglamento, que de una forma inexacta o imprecisa, hace uso de la palabra “bicicletas” en vez de “ciclos”,** que es la palabra utilizada en inglés y en el resto de idiomas.

4. Que sea **únicamente la versión en español** la que no utiliza el término genérico de “ciclos” hace evidente que **la interpretación restrictiva hacia los ciclos de más de dos ruedas no responde a la voluntad legislativa del reglamento.** Por otro lado, en tanto que reglamento, su articulado es de obligado cumplimiento en todos los estados miembros de la UE bajo una única, misma y homogénea interpretación, por lo que no hay lugar para interpretaciones distintas en función de la traducción.

## CONCLUSIONES

Ante la comparativa con las versiones en otros idiomas del **Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuadríciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos,** resulta evidente según el apartado h), del punto 2, del Artículo 2, que dicho reglamento no es de aplicación tanto para las bicicletas, como para los ciclos de pedales con pedaleo asistido.

Es por ello que puede argumentarse de forma clara, **que los ciclos de pedales con pedaleo asistido** equipados 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, **no pueden ser considerados como vehículos a motor, y por tanto no responden a la subcategoría L1e-A denominada Ciclos de motor, ni a las exigencias vinculadas a estos.**

Cualquier interpretación distinta a esta, entraría en contradicción con el texto del Reglamento redactado en el resto de idiomas, y supondría una divergencia interpretativa respecto a un Reglamento que, como tal, y a diferencia de las Directivas, debe tener una aplicación obligada y homogénea bajo la misma interpretación, en todos los estados miembros de la UE.

Añadir además que, la posible aplicación de medidas sancionadoras basadas en la interpretación de una traducción al español del Reglamento, que parece claramente imprecisa, dispondría de una consistencia jurídica muy débil, y estaría en riesgo de perpetrar un incumplimiento explícito de un Reglamento europeo ante el que cualquier ciudadano o ciudadana de la Unión Europea podría interponer una denuncia fundamentada a la administración que hubiere aplicado dichas sanciones acogiéndose a una base jurídica tan discutible.

## RECOMENDACIONES PARA LAS ADMINISTRACIONES LOCALES Y TERRITORIALES



Red de Ciudades **por la Bicicleta**

Es por ello que, desde una perspectiva de seguridad y prudencia jurídicas, y por lo menos, mientras no se haya podido dirimir y resolver la que parece ser una evidente imprecisión de la traducción al español del Reglamento, **se recomienda a las administraciones locales y territoriales considerar al conjunto de los ciclos de pedales con pedaleo asistido, con potencia de hasta 250 W y asistencia limitada al pedaleo y a 25 km/h, en la misma categoría que las bicicletas de pedales con pedaleo asistido con potencia de hasta 250 W y asistencia limitada al pedaleo y a 25 km/h.** A la vez que **se desaconseja encarecidamente, por falta evidente de consistencia jurídica, exigir tramitaciones para la circulación de estos ciclos propias de otras categorías de vehículos, o aplicar sanciones por el incumplimiento de dichas tramitaciones.**

*Enlace de interés:*

Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuadríciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, en su versión comparada en Español, Inglés y Francés:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES-EN-FR/TXT/?from=ES&uri=CELEX%3A32013R0168>