



Alegaciones a la propuesta de la DGT de definición de VMP

Propuesta de la DGT para la definición de VMP en el [enlace](#)

El Comité Europeo de las Regiones en un interesante dictamen [COR 2021/00497](#), de 29.10.2021, sobre la Estrategia europea de movilidad, dice entre otras cosas...

"52. aboga por un marco claro de la UE para los vehículos eléctricos ligeros, como los patinetes eléctricos, las bicicletas de pedaleo asistido y otras formas de micromovilidad en el Reglamento (UE) n.o 168/2013; acoge con satisfacción la intención de la Comisión Europea de publicar directrices para apoyar el uso seguro de los dispositivos de micromovilidad antes de finales de 2021"

La DGT debería estar al corriente y esperar las directrices que marque la UE.

Con la propuesta actual la DGT está re-definiendo VMPs vehículos que ya están definidos como ciclomotores tanto en la UE 18-2013 como en la propia [Ley de Tráfico y Seguridad Vial en su anexo I](#), que define como *ciclomotor*:

Vehículo de dos ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico.

Por tanto, para la Ley de Tráfico un VMP es un ciclomotor, y una resolución de la DGT no puede cambiar esta definición que está incluida en una Ley de rango superior.

Según la norma europea [UE 18-2013](#), en su artículo 2) casos de aplicación, la excepción a su clasificación está explicitada para bicicletas asistidas limitadas por potencia:

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;

En coherencia con esta norma, los VMPS podrán estar excluidos de la clasificación mínima de L1e-B solamente si la potencia es inferior a 250W

Por otra parte en relación con el sillín, la norma UE 168-2013 en su artículo 2, casos de aplicación, sólo excepciona a los vehículos con sillín para aplicar a las categorías si:

k) los vehículos equipados con cualquier plaza de asiento para el conductor en los que el punto R se sitúe a una altura inferior o igual a 540 mm en el caso de las categorías L1e, L3e y L4e, o inferior o igual a 400 mm en el caso de las categorías L2e, L5e, L6e y L7e.

Por tanto, los vehículos con sillines a altura superior a 540 deberán estar incluidos a partir de la categoría L1e-B equivalente a ciclomotor.

Por otra parte, y con relación a la limitación de potencia propuesta para las VMPs hemos de citar el precedente de Suecia, donde por ley solo se consideran equiparables a las bicicletas aquellos VMPs construidos para ser ocupados por una sola persona y de potencia no superior a 250W. [Ver Maciej M. Sokołowski “Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union: A Ride to the Micromobility Directive?” European Energy and Environmental Law Review August 2020. Disponible en internet en <https://maciejsokolowski.com/files/2020-07/mmsokolowski-2020-laws-and-policies-on-electric-scooters-in-the-eu.pdf>

Por todas estas razones consideramos que englobar a estos tipos de vehículos en una misma definición generará problemas jurídicos y problemas a la hora de definir obligaciones y opciones de circulación.

- A. VMPs sin sillín y potencia $\leq 250W$
- B. VMPs con potencia $> 250W$
- C. VMPs con sillín

Los vehículos **tipo B, o tipo C** solo pueden ser considerados y asimilables, en cuanto a normativa, en equivalencia con los **ciclomotores**.

Y no se puede permitir que estos VMPs circulen por carriles reservados a bicicletas.

Los carriles segregados para bicicletas tienen el objetivo de ser lugares más seguros para personas usuarias de la vía más vulnerables, por ejemplo niños o personas de movilidad limitada, no se puede permitir la circulación genérica de VMPS por estas vías sin que exista una limitación de potencia similar a las de las bicicletas de pedaleo asistido, es decir no superior a 250 W

Los vehículos de micromovilidad sin sistema de autoequilibrio (patinetes eléctricos) de potencias comprendidas entre 250W y 1000W deberían considerarse a los sumo equiparables a los ciclos de motor definidos en el RUE 168-2013, de similar potencia y velocidad máximas, so pena de crear una situación de discriminación totalmente injusta respecto a las bicicletas eléctricas de pedaleo asistido antes mencionadas.