EUROPEAN COMMISSION
Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

Número de notificación : 2019/0198/F (France)

Decreto relativo a la reglamentación de los equipos de transporte de personas

Fecha de recepción : 06/05/2019
Final del periodo de statu quo : 07/08/2019 (closed)

Message

Mensaje 002

Comunicación de la Comisión - TRIS/(2019) 01199
Directiva (UE) 2015/1535
Traducción del mensaje 001
Notificación: 2019/0198/F

No abre el plazo - Nezahajuje odklady - Fristerne indledes ikke - Kein Fristbeginn - Viivituste perioodi ei avata - Καμμία έναρξη προθεσμίας - Does not open the delays - N'ouvre pas de délais - Non fa decorrere la mora - Neietekmē atlikšanu - Atidėjimai nepradedami - Nem nyitja meg a késéseket - Ma’ jiftaħx il-perijodi ta’ dawmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Neotvorí oneskorenia - Ne uvaja zamud - Määräaika ei ala tästä - Inleder ingen frist - Не се предвижда период на прекъсване - Nu deschide perioadele de stagnare - Nu deschide perioadele de stagnare.

(MSG: 201901199.ES)
1. MSG 002 IND 2019 0198 F ES 06-05-2019 F NOTIF

2. F

3A. Direction générale des entreprises – SQUALPI – Bât. Sieyès -Teledoc 151 – 61, Bd Vincent Auriol - 75703 PARIS Cedex 13
d9834.france@finances.gouv.fr
tél : 01 44 97 24 55

3B. Ministère de l’intérieur
Délégation à la sécurité routière (DSR)
Place Beauvau – 75800 PARIS CEDEX 08 – France
Téléphone : 01 49 27 49 27
Mel : bsc-sdpur-dsr@interieur.gouv.fr

4. 2019/0198/F - T40T

5. Decreto relativo a la reglamentación de los equipos de transporte de personas

6. Equipos de transporte de personas motorizados.

7. -

8. El proyecto de Decreto tiene por objeto definir, en el Código de circulación, los equipos de transporte de personas motorizados como nueva categoría de vehículo, así como sus características técnicas y su uso por la vía pública.

Las decisiones adoptadas prevén tener en cuenta las cuestiones de seguridad en carretera de los usuarios vulnerables de

equipos de transporte de personas, así como las cuestiones de seguridad para otros usuarios vulnerables como ciclistas, peatones, peatones de movilidad reducida etc., y las cuestiones de coexistencia y uso compartido del espacio público entre los distintos usuarios.

El artículo R.311-1 del Código de circulación se modifica mediante la inserción del apartado 6.15 para definir los equipos de transporte de personas motorizados como vehículos sin asiento, diseñados para el transporte de una única persona y desprovistos de acondicionamiento especial que permita el transporte de mercancías, equipados con motor o asistente no térmicos, cuya velocidad máxima de fábrica es necesariamente superior a 6 km/h pero no supera los 25 km/h. No obstante, podrán incluir un sillín si están provistos de un sistema de estabilización giroscópica. Los equipos exclusivamente destinados a las personas de movilidad reducida no entran dentro de esta categoría.
Además, se crea el artículo R 321-4-2 para sancionar a los conductores de equipos de transporte de personas motorizados limitados a una velocidad superior a 25 km/h, que tienen prohibido circular por la vía pública.

Se modifican los artículos R 313-4, R 313-5, R 313-19, R 313-20 y R 313-33 del Código de circulación para especificar que estos equipos, por analogía con las bicicletas, deben estar provistos de luces de posición delanteras, de luces de posición traseras, de catadióptricos laterales de color naranja, de un catadióptrico delantero de color blanco y de señal acústica.

Respecto a las normas de circulación, se crea el artículo R. 412-43-1 en el Código de circulación que indica, por norma, los espacios de circulación donde los conductores de equipos de transporte de personas deben y pueden circular dentro y fuera de las zonas urbanas. Nótese que, a diferencia de las bicicletas, para las cuales el hecho de circular por pistas o carriles para bicicletas solo puede imponerse por autoridad policial (artículo R. 431-9), los conductores de equipos de transporte de personas motorizados están obligados, por norma, a circular por pistas y carriles para bicicletas en zonas urbanas, siempre que existan estos espacios.

Por otro lado, este artículo regula las posibilidades de las que disponen los alcaldes para establecer excepciones a este marco general. Los alcaldes podrán, en particular, autorizar la circulación por la acera, velando por no molestar a los peatones.

Por último, este artículo especifica las sanciones en que incurrirá un conductor de equipos de transporte de personas motorizados si no respeta las normas de circulación que se le imponen. Por analogía con las bicicletas, por lo general, los conductores incurren en contravenciones de segunda clase (C2).

9. Cuestiones relativas a la seguridad en carretera:
Se espera un impacto favorable sobre la seguridad en carretera. De hecho, si bien las estadísticas de seguridad en carretera del año 2017 revelan 5 muertos y 284 heridos por el uso de estos equipos, el auge de su uso hace temer un crecimiento significativo de la accidentalidad y la mortalidad ligada a la utilización de equipos de transporte de personas motorizados.
De manera directa, este Decreto permitirá a las fuerzas del orden disponer de un marco regulador que les permita tipificar las infracciones y sancionar los comportamientos irrespetuosos con las normas de seguridad en carretera, con el fin de contribuir a una evolución hacia comportamientos prudentes y hacia un uso responsable de estos vehículos.
De manera indirecta, al especificar las características de los equipos autorizados a circular por la vía pública y los requisitos de seguridad (en particular, en materia de iluminación y de frenado), esta reglamentación contribuirá a regular la comercialización de estos equipos y permitirá, a largo plazo, la comercialización de equipos más seguros.
Ante fenómenos similares, otros países europeos han adoptado, o están adoptando, disposiciones reglamentarias para definir y controlar las normas de utilización de estos equipos.

10. No hay textos de referencia.

11. No

12. -

13. No

14. No

15. -

16. Aspecto OTC

NO. El proyecto no tiene un impacto significativo sobre el comercio internacional.

Aspecto MSF

No. El proyecto no es una medida sanitaria ni fitosanitaria.

****
Comisión Europea

Punto de contacto Directiva (UE) 2015/1535
Fax: +32 229 98043
email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu