

# Benchmark de la regulación de vehículos compartidos (bicis y motos) en Europa

Enero 2019



smart  
mobility

 adigital



## MOTOSHARING

**Regulación:** no, pero existe una propuesta de regulación de la movilidad a nivel nacional que incluye referencias a la movilidad compartida (enlace: <https://bit.ly/2VA8JuM>).

- **Tasa:** no contemplada.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- **Open Data:** se contempla obligar a los operadores a compartir sus datos en tiempo real a finales de 2021 a más tardar.
- **Otros:** incluye el compromiso de proveer a las autoridades competentes un marco regulatorio para los nuevos servicios de movilidad, en el cual se podrán incluir requisitos específicos que los operadores deben respetar.



## BIKESHARING

- **Regulación:** sí; la ciudad publicó en verano de 2018 un memorando de entendimiento para los servicios de bicis compartidas *free-floating*.
  - **Tasa:** no contemplada.
  - **Aparcamiento:** las bicis no deben bloquear la acera y todas las bicis averiadas deben ser retiradas en menos de 48 horas, exponiéndose a multas en caso contrario. La ciudad, además, ha subvencionado áreas de estacionamiento exclusivas en 3 barrios.
  - **Open Data:** mismos requisitos contemplados en la propuesta de regulación nacional.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (Velib')



## MOTOSHARING

**Regulación:** sí, al margen de la propuesta de regulación de la movilidad a nivel nacional (enlace: <https://bit.ly/2VA8JuM>).

- **Tasa:** 30€/año/moto compartida en servicio.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- **Open Data:** se contempla obligar a los operadores a compartir sus datos en tiempo real a finales de 2021 a más tardar.
- **Otros:** la propuesta de regulación nacional incluye el compromiso de proveer a las autoridades competentes un marco regulatorio para los nuevos servicios de movilidad, en el cual se podrán incluir requisitos específicos que los operadores deben respetar.



## BIKESHARING

- **Regulación:** no, aparte de la propuesta de regulación de la movilidad a nivel nacional. No obstante, los operadores siguen actualmente su propio código de conducta.
  - **Tasa:** no contemplada.
  - **Aparcamiento:** no contemplado.
  - **Open Data:** se contempla obligar a los operadores a compartir sus datos en tiempo real a finales de 2021 a más tardar.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (VélÔToulouse)



## MOTOSHARING

**Regulación:** no, pero está bajo estudio.

- **Tasa:** se está valorando aplicar una tasa a las motos compartidas de aproximadamente 100€/año/moto, pero que no se paga al ayuntamiento sino que se debe reinvertir (de forma demostrable) en educar a los usuarios en el buen uso del servicio y la vía pública.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- **Open Data:** sin información al respecto, aunque es posible que tras la aprobación de la nueva regulación se haga alusión a ello.



## BIKESHARING

- **Regulación:** no, aunque es probable que también se encuentre bajo estudio.
  - **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** la regulación actual no hace referencia a ello.
  - **Open Data:** sin información al respecto.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (BikeMi)





## MOTOSHARING

**Regulación:** no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- **Open Data:** sin información al respecto.



## BIKESHARING

- **Regulación:** no existe una regulación específica, pero la ciudad colabora proactivamente con los operadores.
  - **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** la ciudad ha creado áreas de aparcamiento exclusivas para las bicis compartidas sin estaciones y recompensa (a través del operador) con tarifas más bajas a los usuarios que las aparcan dentro de esas áreas.
  - **Open Data:** sin información al respecto.
  - **Otros:** la ciudad licitó un sistema subvencionado de bicicletas en régimen free-floating que ganó una empresa el pasado junio y mediante el cual opera desde entonces.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (C'entro in bici).



## MOTOSHARING

**Regulación:** no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- **Open Data:** sin información al respecto.



## BIKESHARING

- **Regulación:** sí (enlace: <http://destyy.com/wVjWxc> (traducida al español)).
  - **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** prohíbe que las bicicletas se estacionen frente a lugares de referencia y en parques, a menos que sea en sus soportes. Se responsabiliza al operador y se le exige que la mueva a una zona permitida en menos de 4 horas (durante el día) desde el aviso.
  - **Open Data:** no se contempla en la regulación para bicis compartidas, aunque el sistema público de bikesharing de la ciudad participa en el proyecto europeo ODUN BIKES para lanzar una app que agrega servicios de diferentes ciudades y se nutre de datos abiertos.
  - **Otros:** se establece un límite máximo de 1.500 bicicletas por operador y se les exige que cuenten con una licencia de actividad específica, cumplan la normativa en el tratamiento de datos de sus usuarios y registren cada uno de sus vehículos (de forma gratuita).
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (Citybike Wien)



## MOTOSHARING

**Regulación:** no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- **Open Data:** sin información al respecto.



## BIKESHARING

- **Regulación:** Sí, de marzo de 2018. Anteriormente a la regulación, la ciudad empezó a exigir al Senado de Berlín que interviniera respecto al aparcamiento de bicis. Los operadores, por su parte, habían estado siguiendo su propio código de conducta hasta el momento.
  - **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** los operadores tienen la obligación de recoger o redistribuir las bicis en menos de 24 horas si se acumulan más de 4 en la acera, enfrentándose a multas de 3€ por bici. La ciudad está trabajando con operadores para definir alrededor de 30 nuevas áreas de estacionamiento para bicis compartidas.
  - **Open Data:** sin información al respecto.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (Deezer nextbike).



## MOTOSHARING

**Regulación:** no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- **Open Data:** sin información al respecto.



## BIKESHARING

- **Regulación:** Sí.
  - **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** la ciudad ha introducido áreas designadas para el estacionamiento de bicis compartidas y ha aprobado una serie de restricciones como la prohibición de que haya más de 5 bicicletas estacionadas en el mismo lugar / portabicicletas y la designación de áreas de la ciudad en que las bicis compartidas no pueden estacionarse.
  - **Open Data:** sin información al respecto.
  - **Otros:** incluye una serie de medidas encaminadas a asegurar que los operadores ofrecen un servicio de calidad, como la obligatoriedad de reubicar aquellas bicis que han originado una queja en menos de 24 horas y de enviar al usuario que ha emitido la queja una foto demostrando que la bici ya no se encuentra en un mal lugar.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (KVB-rad).





## MOTOSHARING

**Regulación:** no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- **Open Data:** sin información al respecto.



## BIKESHARING

- **Regulación:** Sí; ambas ciudades han aprobado un paquete de medidas (10, en el caso de Frankfurt) muy similares a las de Colonia.
  - **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** el paquete de medidas incluye restricciones como un número máximo de bicis compartidas que pueden ser dejadas en determinados espacios públicos.
  - **Open Data:** sin información al respecto.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (MVG Rad, en Múnich) / No (Frankfurt).



## MOTOSHARING

**Regulación:** no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- **Open Data:** sin información al respecto.



## BIKESHARING

- **Regulación:** Sí.
  - **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** la ciudad ha adoptado un reglamento que prohíbe el uso de más de 2 bicicletas en cada estacionamiento.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (PubliBike).



## MOTOSHARING

**Regulación:** no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- **Open Data:** sin información al respecto.



## BIKESHARING

- **Regulación:** no, pero la ciudad exige ciertos requisitos a los operadores hasta que la nueva regulación esté lista a lo largo de 2019.
  - **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** no existe regulación específica relativa al aparcamiento para los servicios de bicis compartidas sin estaciones.
  - **Open Data:** se exige a los operadores que abran sus datos como condición para poder operar en la ciudad.
  - **Otros:** se exigen garantías de calidad a los operadores para permitirles operar y también una licencia que expide la municipalidad.
- **¿Existe servicio público municipal?** No.



## MOTOSHARING

**Regulación:** no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- **Open Data:** sin información al respecto.



## BIKESHARING

- **Regulación:** no, aunque la ciudad está a punto de emitir nuevas regulaciones.
  - **Tasa:** no, ya que se acordó entre el ayuntamiento de Ámsterdam y el de otras ciudades del país no imponer tasas sino exigir un servicio de calidad a los operadores.
  - **Aparcamiento:** a la espera de la nueva regulación, actualmente los operadores de bicis compartidas sin estaciones están prohibidos en el centro.
  - **Open Data:** sin información al respecto.
- **¿Existe servicio público municipal?** No.



## MOTOSHARING

**Regulación:** sí (Ordenanza de Movilidad Sostenible, enlace: <https://bit.ly/2QACDv9>).

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- **Open Data:** se exige a los operadores que compartan datos de geolocalización de cada uno de sus vehículos en tiempo real, pudiendo el ayuntamiento intervenir en el desarrollo territorial de los servicios y limitar el número de vehículos en determinadas zonas por motivos de seguridad.



## BIKESHARING

• **Regulación:** sí (Ordenanza de Movilidad Sostenible, enlace: <https://bit.ly/2QACDv9>).

- **Tasa:** no.
  - **Aparcamiento:** se obliga a los operadores a dejar las bicicletas en los portabicicletas y ocupar no más del 50% del espacio disponible en cada estacionamiento de bicicletas.
  - **Open Data:** se exige a los operadores que compartan datos de geolocalización de cada uno de sus vehículos en tiempo real, pudiendo el ayuntamiento intervenir en el desarrollo territorial de los servicios y limitar el número de vehículos en determinadas zonas por motivos de seguridad.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (BiciMAD).



## MOTOSHARING

**Regulación:** no, y se desconoce si está bajo estudio.

- **Tasa:** no.
- **Aparcamiento:** regulado de la misma forma que el vehículo privado.
- **Open Data:** sin información al respecto.



## BIKESHARING

- **Regulación:** sí. En un principio, la ciudad creó unas “guidelines” para la regulación de la actividad de los sistemas de bicis compartidas sin estaciones, pero recientemente ya ha aplicado normas específicas de funcionamiento.
  - **Tasa:** sí, aunque se desconoce el importe por el momento.
  - **Aparcamiento:** se permite un número máximo de bicis por cada portabicicletas / emplazamiento que desconocemos por el momento.
  - **Open Data:** sin información al respecto.
  - **Otros:** se ha introducido una licencia necesaria para poder operar, que solo han concedido a un operador por el momento.
- **¿Existe servicio público municipal?** Sí (Just Eat dublinbikes).



CIUDAD	REGULA- CIÓN	TASA	APARCA- MIENTO	OPEN DATA	OTROS
PARÍS	No; propuesta de regulación nacional	No	Regulado igual que el vehículo privado	Obligar a los operadores a compartir sus datos en tiempo real a finales de 2021 o antes	Compromiso de proveer un marco regulatorio para los nuevos servicios de movilidad
TOULOUSE	Sí, al margen de la propuesta de regulación nacional	30€/año/moto	Regulado igual que el vehículo privado	Obligar a los operadores a compartir sus datos en tiempo real a finales de 2021 o antes	Compromiso de proveer un marco regulatorio para los nuevos servicios de movilidad
MILÁN	No (bajo estudio)	Se está valorando tasa de 100/año/moto, a reinvertir en educar a los usuarios	Regulado igual que el vehículo privado	N/A	N/A
BOLOÑA VIENA BERLÍN COLONIA MÚNICH FRANKFURT ZÚRICH UTRECHT ÁMSTERDAM MADRID DUBLÍN	No	No	Regulado igual que el vehículo privado	N/A	N/A

CIUDAD	REGULA- CIÓN	TASA	APARCA- MIENTO	OPEN DATA	OTROS	BIKESHARING PÚBLICO
PARÍS	Sí (memo- rando de entendi- miento)	No	La ciudad ha subvencionado áreas de estacionamiento exclusivas en 3 barrios. Las bicis no deben bloquear la acera y las averiadas deben ser retiradas en menos de 48 horas.	Obligar a los operadores a compartir sus datos en tiempo real a finales de 2021 o antes	N/A	Sí (Velib')
TOULOUSE	No, aparte de la propuesta de regulación nacional	No	N/A	Obligar a los operadores a compartir sus datos en tiempo real a finales de 2021 o antes	N/A	Sí (VélôToulouse')
MILÁN	No	No	N/A	N/A	N/A	Sí (BikeMi)
BOLOÑA	No (colabo- ración)	No	La ciudad ha creado áreas de estacionamiento exclusivas y subvenciona parte de la tarifa para quien las usa	N/A	La ciudad licitó un sistema subvencionado de bicicletas en régimen free-floating que ganó una empresa	Sí (C'entro in bici)
VIENA	Sí	No	Prohíbe que las bicicletas se estacionen frente a lugares de referencia y en parques, a menos que sea en sus soportes	No considerado, aunque el sistema público de bikesharing de la ciudad participa en el proyecto europeo ODUN BIKES, que se nutre de datos abiertos	Límite máximo de 1.500 bicicletas por operador y se les exige que cuenten con una licencia de actividad específica, cumplan la normativa en el tratamiento de datos de sus usuarios y registren cada uno de sus vehículos	Sí (Citybike Wien)

CIUDAD	REGULA- CIÓN	TASA	APARCA- MIENTO	OPEN DATA	OTROS	BIKESHARING PÚBLICO
BERLÍN	Sí	No	Los operadores tienen la obligación de recoger o redistribuir las bicis en menos de 24 horas si se acumulan más de 4 en la acera. La ciudad está trabajando con operadores para definir alrededor de 30 nuevas áreas de estacionamiento para bicis compartidas.	N/A	N/A	Sí (Deezer nextbike)
COLONIA	Sí	No	La ciudad ha introducido áreas de estacionamiento designadas, prohíbe que haya más de 5 bicicletas estacionadas en el mismo lugar / portabicicletas y ha designado áreas de la ciudad en que las bicis compartidas no pueden estacionarse	N/A	Medidas para asegurar que los operadores ofrezcan un servicio de calidad (obligatoriedad de reubicar aquellas bicis que han originado una queja en menos de 24 horas y de enviar al usuario que ha emitido la queja una foto demostrando que la bici ya no se encuentra en un mal lugar).	Sí (KVB-rad)
MÚNICH Y FRANKFURT	Sí	No	Número máximo de bicis compartidas que pueden ser dejadas en determinados espacios públicos	N/A	N/A	Sí (MVG Rad, en Múnich) / No

CIUDAD	REGULA- CIÓN	TASA	APARCA- MIENTO	OPEN DATA	OTROS	BIKESHARING PÚBLICO
ZÚRICH	Sí	No	Se prohíbe el uso de más de 2 bicicletas en cada estacionamiento	N/A	N/A	Sí (PubliBike)
UTRECHT	No, pero estará lista a lo largo de 2019	No	N/A	Se exige a los operadores que abran sus datos como condición para poder operar en la ciudad	Se exigen garantías de calidad a los operadores y una licencia de la municipalidad para permitirles operar	No
ÁMSTER- DAM	No (a punto de ser lanzada)	No	A la espera de la nueva regulación, actualmente los operadores de bicis compartidas sin estaciones están prohibidos en el centro	N/A	Se acordó entre el ayuntamiento de Ámsterdam y el de otras ciudades del país no imponer tasas sino exigir un servicio de calidad a los operadores	No
MADRID	Sí	No	Se obliga a los operadores a dejar las bicicletas en los estacionamientos de bicicletas y ocupar solo el 50% de su espacio disponible	N/A	N/A	Sí (BiciMAD)
DUBLÍN	Sí, con el paso previo de elaborar unas "guidelines"	Sí, por vehículo pero de importe desconocido	Se permite un número máximo de bicis por cada portabicicletas / emplazamiento todavía desconocido	N/A	Es necesaria una licencia específica para poder operar un servicio de bicis compartidas	Sí (Just Eat dublinbikes)

Regulación de aparcamiento de bicis en régimen free-floating:

<https://drive.google.com/open?id=0B9k75gfaZUJQT3o1NERwX3ZvR2taLXVuZERVMi13WU0wdWtR>

Propuesta de regulación de la movilidad en Francia: [https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/18191\\_DP\\_LOM\\_16p\\_DEF\\_Web.pdf?utm\\_source=POLITICO.EU&utm\\_campaign=71cd70b70d-EMAIL\\_CAMPAIGN\\_2018\\_11\\_26\\_03\\_54&utm\\_medium=email&utm\\_term=0\\_10959edeb5-71cd70b70d-190383525](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/18191_DP_LOM_16p_DEF_Web.pdf?utm_source=POLITICO.EU&utm_campaign=71cd70b70d-EMAIL_CAMPAIGN_2018_11_26_03_54&utm_medium=email&utm_term=0_10959edeb5-71cd70b70d-190383525)

Regulación para bicis compartidas en Viena:

<https://docs.google.com/document/d/1VqkBJ1rsGpxTD3aMNNoHg4LFfV7HAoFgeSpIJn5LBdw/edit?usp=sharing>

Respuesta regulatoria de algunas ciudades alemanas a la entrada de bicis compartidas sin estaciones: <https://www.dw.com/en/from-berlin-to-cologne-germany-wary-of-bike-share-clutter/a-43237966>

Situación en Berlín tras la entrada de bicis compartidas sin estaciones:

<https://www.dw.com/en/dockless-bike-sharing-faces-uphill-battle-in-berlin-and-europe/a-44408651>

Respuesta de distintas ciudades europeas a los servicios de bicis compartidas sin estaciones:

<http://ebma-brussels.eu/bike-sharing-in-europe/>



smart  
mobility

