

La asociación "A Contramano: Asamblea Ciclista de Sevilla" denunció en su día ante la UE la [Instrucción 16/V-124 de la DGT](#), que permitía la circulación de los denominados popularmente como "patinetes eléctricos" por las aceras y vías ciclistas como contraria a la legislación europea. Dicha denuncia puede verse como Anexo II en el [Documento de Posición](#) de dicha asociación ante la circulación de tales vehículos por las vías ciclistas y espacio peatonales.

En dicha denuncia poníamos de manifiesto que la mayoría de los mal llamados "patinetes eléctricos" no son otra cosa que ciclomotores según el [Reglamento UE 168/2013](#) y denunciábamos que se permitiera su comercialización y circulación por aceras, vías ciclistas y calzadas sin la preceptiva homologación por parte del Ministerio responsable de Industria, y sin pasar por las ITV's correspondientes, que en España son preceptivas para los ciclomotores.



Fotografía: Una mujer monta en un pseudo-patinete eléctrico, sin casco y sin placa identificativa, por una vía ciclista de Sevilla, pese a que tales vehículos son ciclomotores (categoría L1e-B: ciclomotores de dos ruedas) según la legislación europea (Reglamento UE 168/2913).

Estos pseudo-patinetes eléctricos circulan con cada vez mas frecuencia por las vías públicas (calzadas, aceras y vías ciclistas) sin el preceptivo casco y sin la preceptiva placa de identificación como ciclomotor, así como sin el preceptivo seguro de daños a terceros. Todo ello es consecuencia, como ponemos de manifiesto en nuestra denuncia, de la citada [Instrucción 16/V-124 de la DGT](#), que saltándose a la torera la Legislación Europea (el mencionado

[Reglamento UE 168/2013](#)

) declara que tales pseudo-patinetes eléctricos no pueden considerarse "vehículos a motor" (sic) y autoriza a los Ayuntamientos a regular su circulación por aceras y vías ciclistas.

[El reciente fallecimiento de una mujer a bordo de uno de tales pseudo-patinetes eléctricos](#) (en realidad ciclomotores sin homologar) pone de manifiesto el peligro que supone permitir la circulación de tales vehículos, dotados a veces como motores de uno o varios miles de watos de potencia (a efectos de comparación, una bicicleta eléctrica no puede superar, por ley, los 250 watos) pero cuyos sistemas de frenada, dirección y otros mecanismos de seguridad no han sido homologados al nivel que deberían (es decir como ciclomotores). La comercialización de tales ciclomotores sin pasar por la preceptiva homologación constituye también una clara competencia desleal hacia los fabricantes y comercializadores de ciclomotores que si cumplen con dicha homologación

En cuanto a las declaraciones del ministro Grande Marlaska en el sentido de que se va a estudiar la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil para tales vehículos y "para las bicicletas" no hace sino poner de manifiesto el enorme despiste con que este asunto se aborda desde la DGT en particular y desde el Gobierno de España en general. La solución no es tan complicada, basta con cumplir la legislación europea y considerar tales vehículos como ciclomotores, como pedimos en nuestra queja ante la UE. Una vez se haya hecho eso, tales vehículos quedarán obligados inmediatamente a disponer de seguro y placa identificativa y, sus conductores, a llevar casco y licencia.

Y, por favor Sr. Ministro, deje en paz a las bicicletas, que no tienen nada que ver en este desgraciado asunto.

-----  
Para recibir las Bici-Noticias envía DESDE EL CORREO DONDE QUIERAS  
RECIBIRLAS un mensaje a (no es necesario poner ningún motivo ni ningún texto) a:  
suscriptores1-subscribe@acontramano.org

