



ASUNTO: INFORMANDO SOBRE LA CONSULTA REALIZADA POR EL SECTOR DE TRÁFICO DE CASTILLA Y LEÓN, SOBRE LA CONSIDERACIÓN DE PATINETES ELÉCTRICOS DE LA CATEGORÍA L1E-B A LOS EFECTOS DE APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 384 DEL CÓDIGO PENAL.

En virtud de la consulta efectuada por el GIAT del Sector de Castilla y León, solicitando instrucciones precisas respecto al proceder penalmente respecto al delito contenido en el artículo 384 del Código Penal –*conducción de vehículo a motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente*- en el caso de tratarse de vehículos de movilidad personal asimilados a ciclomotores, el personal del Departamento de Ciencias Jurídicas de esta Escuela ha procedido al análisis de dicha cuestión, emitiendo el siguiente INFORME:

1. LEGISLACIÓN APLICABLE

Legislación Española:

- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Real Decreto de 14 de septiembre de 1882 por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal.
- R.D. Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Escrito de 13 de diciembre de 2018 del Fiscal Coordinador de Seguridad Vial.

2. RESPUESTA

En primer lugar, se expone el tipo penal mencionado en la consulta, para tenerlo como referencia en el ulterior análisis. El artículo 384 de la Ley Orgánica de 23 de noviembre, del Código Penal castiga al que *“condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente [...]”. La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia*

por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.”



Por otro lado, y ante la ausencia de una regulación clara, exhaustiva, completa y uniforme incluida en la Ley de Seguridad Vial o en los Reglamentos Generales de Circulación y Vehículos en relación con los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), y su posible asimilación a ciclomotores, se exponen los distintos conceptos relacionados con estos vehículos que se encuentran en nuestro ordenamiento:



La Dirección General de Tráfico en la Instrucción 16/V-124, como primer criterio para catalogar un VMP, se requiere su adecuación a lo dispuesto en la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, concretamente en su artículo 9.11. Aquí se definía el VMP como *“vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que, por su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico”*.

En la Instrucción 2019/S-149 TV-108, el concepto de vehículo queda reformado en su punto 4, y lo iguala a la nueva definición que se establecerá en el proyecto de modificación del RGCir, *“como el vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h”*. Como novedad, el establecimiento de límites mínimos y máximos de velocidad para determinar su definición, limitarán y reducirá los actuales tipos existentes en el mercado. Cualquier superación de estos límites inferirá estar al margen conceptual del VMP, y cuando no se alcancen los 6 km/h, deberá ser tratado como un juguete.

La Instrucción 19/ V - 134 de la Dirección General de Tráfico, referencia el Reglamento (UE) nº 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 cuatriciclos, estableció los requisitos técnicos de los vehículos de la categoría L, con la finalidad de que las legislaciones nacionales publicasen normas armonizadas, ofreciendo así seguridad jurídica, tanto a los fabricantes como a los usuarios de este tipo de vehículos. El art 4.2 del mencionado reglamento define e incluye en su ámbito de aplicación, los vehículos de la **categoría L1e** (vehículo de motor de dos ruedas ligero), remitiendo a su Anexo I la clasificación en dos subcategorías: L1e-A y L1e-B:

3. L1e-A: Ciclo de motor:
 - I. Ciclos diseñados para funcionar a pedal que cuentan con una propulsión auxiliar cuyo objetivo principal es ayudar al pedaleo.
 - II. La potencia de la propulsión auxiliar se interrumpe a una velocidad del vehículo ≤ 25 km/h.
 - III. La potencia nominal o neta continua máxima $\leq 1\ 000$ W.
 - IV. Los ciclos de motor de tres o cuatro ruedas que cumplan los criterios específicos de subclasificación adicionales se clasifican como equivalentes técnicamente a los vehículos L1e-A de dos ruedas.
4. L1e-B: Ciclomotor de dos ruedas: cualquier otro vehículo de categoría L1e que no pueda clasificarse con arreglo a los criterios de vehículos; paralelamente el Anexo II del Reglamento General de Vehículos lo define como *“un vehículo de*



dos ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h”.

Sin estar incluidos en la categoría L1e, existen **otros vehículos utilizados** en las vías públicas y de uso común, que la Dirección General de Tráfico categoriza de la siguiente forma:



- ✓ Bicicletas de pedaleo asistido. Es una bicicleta dotada con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250W, donde la potencia disminuye progresivamente y finalmente se interrumpe antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25km/h, o si el ciclista deja de pedalear.
- ✓ Vehículos de movilidad personal (VMP). Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de auto-balanceo (auto-equilibrado).
- ✓ Juguete. Regulación técnica: Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes, pudiendo alcanzar una velocidad inferior a 6 km/h.

El Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en su Anexo I apartado 9, considera **ciclomotores** los vehículos que se definen a continuación:

a) 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.

b) Vehículo de tres ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o bien cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o bien cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

c) Vehículos de cuatro ruedas, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kilogramos no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.

A la vista de la regulación establecida en el Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013, los vehículos L1e-A están



incluidos en la categoría L1e de ciclomotores, y por tanto, para autorizar su circulación, deberán estar homologados y matriculados, así como cumplir con el resto de las obligaciones establecidas en el ordenamiento jurídico, relativas al seguro obligatorio cumplimiento de la frecuencia de inspección técnica, utilización del casco, titularidad del permiso de conducción, etc. En consecuencia, **tanto los vehículos L1e-A y L1e-B son considerados ciclomotores y cumplirían el elemento de tipo** de los delitos contra la Seguridad Vial –vehículo a motor o **ciclomotor**-, si bien es cierto que esta legislación comunitaria no ha sido aún traspuesta a la legislación nacional.

Una vez definido el tipo penal que se analiza, y detallado los distintos tipos de Vehículos de Movilidad Personal que podemos encontrarnos, se exponen sucintamente los criterios del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial para la acusación por delitos contra la Seguridad Vial de los vehículos expuestos, además de una muestra del criterio judicial extraído de varias sentencias analizadas:

En escrito de 13 de diciembre de 2018 del Fiscal Coordinador de Seguridad Vial, en su punto 4 *“Responsabilidad penal de los conductores de VMP en los delitos de homicidio y lesiones imprudentes de los artículos 142 y 152 del Código Penal. Criterio de Actuación”*, refiere en lo relativo a la actuación de los agentes la realización de los atestados por estos delitos cometidos utilizando Vehículos de Movilidad personal que *“se incluirá la consignación de las características técnicas del vehículo, de sus sistemas y de su funcionamiento, así como de la incidencia de ellos en el accidente. Se indagará acerca de si cuenta con las certificaciones precisas conforme a la normativa nacional y europea y si se ha adquirido en el mercado, los datos de la empresa vendedora y bajo qué condiciones, advertencias o instrucciones se ha realizado la adquisición, adjuntando la documentación pertinente y reseñando las irregularidades si las hay. De las condiciones técnicas reales dependerá la aplicación de la normativa nacional y europea y la configuración de deberes y responsabilidades. Por ello es preciso esperarse en el informe sobre este punto, sin perjuicio de que en el procedimiento judicial se practiquen las pruebas periciales de los arts. 456 y ss. de la Lecrim”*. En el punto 5 de este escrito: *“Otras cuestiones. VMP que circulan a alta velocidad sin homologación y falsificaciones”*, en su párrafo 2 indica que *“Los VMP que reúnen las mismas características técnicas, potencia de motor y velocidad que los ciclomotores, no están matriculados, ni tienen homologación europea y circulan por las mismas vías urbanas sin seguro obligatorio generan con alguna frecuencia gravísimos riesgos para la circulación. No es infrecuente frecuente que en internet reciban instrucciones para manipular el acelerador y elevar la velocidad. [...]”*. El siguiente párrafo continúa: *“En todo caso estos vehículos no matriculados que son verdaderos ciclomotores o motocicletas en la definición que da el Anexo 1.9 de la LSV y Anexo 2.A del Reglamento de Vehículos, pueden estar sometidos a las prescripciones del CP y por tanto cuando se detecten conducciones con exceso de velocidad punible, bajo la influencia de alcohol o drogas temerarias de los **artículos 379-381 CP** los Agentes levantarán atestado en el que consignen un informe o estudio sobre las características técnicas del vehículo...”*. Si bien entre los delitos referidos por el Fiscal Coordinador no está incluido el artículo 384, se entiende estos mismos criterios de actuación deben tomarse como referencia a la hora de discernir si un vehículo está asimilado a ciclomotor, entrando de lleno en la esfera penal, y por

consiguiente susceptibles de ser utilizados para la comisión del artículo 384 del Código Penal.



Este criterio, como no podía ser de otra forma, está subordinado a las instrucciones particulares de los Fiscales Delegados de Seguridad Vial de las diferentes provincias. En la consulta de la que nace este informe, se menciona el criterio de la Fiscal Delegada de Seguridad Vial de Málaga, la cual comunica que en la utilización de los denominados Vehículos de Movilidad Personal *“no procede formular acusación por el delito del artículo 384 del Código Penal, cuando su conductor carece de permiso de conducir que habilite para conducir ciclomotores”*. Los justifica argumentando que aunque la Instrucción nº 19/V-134 de la DGT incluye este tipo de vehículos en algunos casos en la categoría L1e-B, equiparándolo a ciclomotor de dos ruedas haciendo mención a la normativa comunitaria, *“esta Instrucción es meramente orientativa y no llena el vacío legal que supone la falta de regulación específica en la materia”*.



La consulta realizada por el Sector de Castilla y León hace referencia a la sentencia nº 44/2020 de la Audiencia Provincial de Cáceres; esta sentencia es dictada en apelación sobre la absolución en primera instancia por parte del titular del Juzgado nº 2 de los de Cáceres, de un conductor de un Vehículo de Movilidad Personal **L1e-B** eléctrico (ciclomotor de dos ruedas) al declararse acreditado que el acusado desconocía que dicho vehículo precisase de licencia o permiso de conducción para su uso, habiendo sido inducido a error al no haber sido debidamente informado de su necesidad para conducir. El recurso ante esta sentencia que enjuicia la citada Audiencia Provincial, lo interpone el **propio acusado absuelto**, alegando que *“está conforme con el fallo de la sentencia, pero no con los hechos probados [...] ya que pueden tener consecuencias negativas para el mismo, en cuanto a posibles sanciones de tráfico”* por lo que incide en que *“conducía un patinete eléctrico, no un ciclomotor [...], por lo que no requiere ni matrícula, ni permiso o licencia para conducir, o seguro”*. La sentencia de la Audiencia Provincial **desestima** el recurso, confirmando los hechos probados en los que se constata que el vehículo utilizado por el apelante tiene **todas las características de un ciclomotor** e incluso la catalogación **L1e-B**, y que fue absuelto en primera instancia del delito contra la seguridad vial por un *“error vencible”* en el conocimiento de la norma, en ningún caso por entender que el VMP no tuviese la catalogación y características de un ciclomotor y por ende debiera estar sometido a las mismas obligaciones administrativas.

En esta misma línea se posiciona el Juzgado de lo Penal nº 2 de Badajoz en la sentencia nº 195/2019 de 12 de septiembre de 2019, que considera como hechos probados que el acusado conducía por la vía pública con un Vehículo de Movilidad Personal de la clase **L1e-B** sin poseer permiso o licencia de conducción; el Ministerio Fiscal estima que los hechos son constitutivos del artículo 384 del Código Penal, acusando por este precepto. En los fundamentos de derecho de la sentencia se expone que *“el desconocimiento por parte del acusado de que dicho vehículo precisase de permiso o licencia queda probado no solo por las manifestaciones del acusado, sino del conjunto de pruebas practicadas”*; este desconocimiento lleva al S.S. a definir el error según el artículo 14 del Código Penal *“el error invencible sobre un hecho constitutivo de infracción penal excluye la responsabilidad criminal. Si el error, atendidas las circunstancias del hecho y personales del autor, fuera vencible, la*



infracción será castigada, en su caso, como imprudente”, considerando el error del acusado como “*vencible*” y por lo tanto como “*la conducción sin permiso o licencia es un delito doloso, no contemplándose en el Código Penal una modalidad imprudente*”, por lo que **se absuelve** al acusado del delito contra la Seguridad del Tráfico. Esta sentencia nº 195/2019 del Juzgado de lo Penal nº 2 de Badajoz, al igual que la sentencia del Penal nº 2 de los de Cáceres y la sentencia de la Audiencia Provincial nº 44/2020 al recurso de apelación de esta última, dejan claro que un Vehículo de Movilidad Personal de la clase **L1e-B** se trata a todas luces de un **ciclomotor**, por lo que su uso sin licencia o permiso sería constitutivo de un delito contra la Seguridad Vial del artículo 384, si bien fundamentan la absolución de los encartados, en un error vencible por desconocer de que dicho vehículo precisase de autorización administrativa para su conducción, una vez probada esta circunstancia en las pruebas practicadas en el plenario.

Sin embargo, el Juzgado de lo Penal nº 2 de Almería, en sentencia nº 433/2019 de 16 de septiembre de 2019, considera como hechos probados que el acusado circulaba por una carretera con un ciclomotor eléctrico de 2300 vatios, sin haber obtenido nunca permiso que habilita para hacerlo; el Ministerio Fiscal nuevamente califica de hechos constitutivos de un delito contra la seguridad del tráfico del artículo 384.2; en los propios fundamentos de derecho de esta sentencia se definen las características de ciclomotor recogidas en el Anexo I del Real Decreto Legislativo 6/2015, las cuales ya fueron descritas al comienzo de este informe; por ello, continúa la sentencia “*de acuerdo con esta definición, el vehículo eléctrico conducido por el acusado **no tiene la consideración de ciclomotor**. Pero es que, además, los dispositivos de movilidad personal, como llevaba el acusado, tienen una configuración y exigencias técnicas que no permiten obtener las correspondientes homologaciones para ser considerados como un vehículo a motor...*” “*careciendo el patinete eléctrico y demás vehículos de movilidad personal, de la consideración de vehículos a efectos de ser integrado en el concepto de ciclomotor, no requieren de autorización administrativa para circular, sin que quepa exigir al usuario la titularidad de permiso o licencia de conducción*”. En atención a lo expuesto procede un pronunciamiento **absolutorio** para el acusado, habida cuenta que no concurre uno de los elementos de tipo por el que se ha formulado acusación. Esta sentencia, aun siendo igualmente absolutoria, basa sus fundamentos en que no se dan todos los elementos de tipo para la comisión de este ilícito penal, al no considerar ese patinete eléctrico como ciclomotor, si bien el texto de la sentencia no hace referencia a la catalogación de dicho patinete eléctrico (L1e-A, L1eB...), ni en la ficha técnica que aporta el fabricante en internet aparece catalogación alguna del aparato.

3. CONCLUSIONES

A la espera de una unificación de criterios en el ámbito jurisprudencial y de unas instrucciones concretas en la materia analizada, y siempre teniendo en cuenta las directrices o instrucciones concretas que pudieran emitir los diferentes Fiscales Delegados de Seguridad Vial en las respectivas provincias, el criterio de actuación podría ser el siguiente:



- Ante la comisión de un delito del artículo 384 cometido por el conductor de un Vehículo de Movilidad Personal que posea la homologación **L1e-B**, se instruirán diligencias penales como autor de un delito de conducción “*por no haber obtenido nunca licencia o permiso de conducción*”.
- Si la misma acción se lleva a cabo conduciendo un vehículo con homologación **L1e-A** o un **VMP**, se debería acreditar mediante pruebas adicionales la potencia y demás características del vehículo, para la identificación plena del mismo; se debe comprobar las indicaciones de la pegatina -troquelado- que deben llevar en el “chasis” del vehículo, debiendo en su caso fotografiar la potencia de la batería, tomando nota de todos los datos que se indiquen en la misma; si no porta ficha técnica del vehículo, se indagará en páginas oficiales de la marca en internet, anexando estos datos al atestado, e instruyendo igualmente por un **delito del artículo 384 cuando del análisis de estas características técnicas se desprenda que estos vehículos son asimilables a un ciclomotor**.
- Por último, si cualquiera de las conductas contenidas en el artículo 384 del Código Penal se realiza con **otros vehículos utilizados** en las vías (bicicletas pedaleo asistido, Vehículo de Movilidad Personal...), y en tanto en cuanto se aprueba el proyecto de Real Decreto que se encuentra actualmente en fase de tramitación que regulará los VMP, si de estudio de las características particulares de vehículo NO se puede equiparar las particularidades de un ciclomotor, **se actuará conforme a la vía administrativa**, considerando esta conducta atípica penalmente.

Lo que se informa para conocimiento y efectos que estime oportunos, todo ello salvo superior parecer.

Mérida, a 28 de julio de 2020

Vº Bº

EL TENIENTE PROFESOR

Antonio Manuel Lucero Suárez

EL TENIENTE CORONEL
DIRECTOR ACCIDENTAL



Pablo Mariano Ruiz-Berdejo Ferrari