



APM 3.9.

Publicación digital. - Asociación Profesional de la Magistratura

LAURA CRISTINA MORELL ALDANA

COMUNIDAD VALENCIANA

SOLUCIONES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE PERSONAL: PRONUNCIAMIENTOS DE NUESTROS TRIBUNALES

Resumen

Los vehículos de movilidad personal y las bicicletas eléctricas, incluidas las de carga, han llegado para quedarse. Son formas de auxilio a la movilidad, económicas y ecológicas y su uso se promociona desde la Unión Europea hasta a nivel local. Sin embargo, su proliferación ha dado lugar al surgimiento de responsabilidad por su funcionamiento, tanto civil, causando daños a terceros; como penal, por la comisión de ilícitos a bordo de VMP y E-bikes y finalmente administrativa, cuando no se respeta la legislación en materia de tráfico.

Palabras clave: VMP. Patinetes. E-bike. Conducir patinete sin permiso. Recurrir multa patinete. Desplazamientos urbanos. EPAC. Manual de características técnicas. Certificado de homologación. Placa de marcaje. Verificación visual.

Abstract

Personal mobility vehicles and electric bicycles, including cargo ones, are here to stay. They are forms of aid to mobility, economic and ecological, and their use is promoted from the European Union to the local level. However, its proliferation has given rise to liability for its operation, both civil, causing damage to third parties; as criminal, for the commission of illegal acts on board VMP and E-bikes and finally administrative, when traffic legislation is not respected.

Key words: PLEVs. E-scooters. E-bike. Driving scooter without permission. Appeal a scooter fine. Urban commuting. EPAC. Manual of technical characteristics. Approval certificate. Marking plate. Visual check.

1. Responsabilidad civil por uso de VMP y E-bikes

Por lo que respecta, en primer término, a la **jurisdicción civil**, se consolida el surgimiento de la responsabilidad civil aparejada al uso de VMP¹ y E-bikes², como soluciones de movilidad aptas que pueden dar lugar al surgimiento, tanto de la responsabilidad civil contractual, como de la extracontractual. Vamos a hacer una reseña de los pronunciamientos más recientes.

En el orden jurisdiccional civil debemos hacer referencia a la **SAP de Almería, Sección 1ª, nº 966/2022, de 6 de julio**. La Sentencia estima el recurso de apelación interpuesto por la aseguradora, frente a la resolución de instancia que condenó, además de al abono de la responsabilidad civil, al abono de los intereses del artículo 20 de la Ley del contrato de seguro³, imponiendo, en su lugar, los intereses del artículo 1108 del Código civil desde la presentación de la demanda.

La AP considera que **no existió una conducta errática en la aseguradora del causante de las lesiones personales**, que hacía uso en ese momento de un patinete, sino que dicha circunstancia solamente es imputable al cambio de criterio en los agentes de la policía local que, en su momento, instruyeron atestado. Asevera que "(...) hay una laguna legal en el supuesto de los conocidos patinetes eléctricos, recordando que la instrucción es del año 2016, y previamente, un solo año antes, en el año 2015, se publicó la 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, que no incluye en su ámbito de aplicación estos aparatos de movilidad personal (...).

En tales condiciones, considera la Sala que había elementos de juicio suficientes para que la entidad aseguradora confiara en el criterio de la policía local, que aplicó normativa de derecho duro (*hard law*), el Reglamento de Tráfico y las ordenanzas municipales, para encuadrar el hecho, para después retractarse ellos mismos en un derecho blando (*soft law*)⁴ que en realidad no deja clara la calificación de estos patinetes, régimen jurídico y aseguramiento.

¹ Vehículos de movilidad personal.

² 'E-bikes' es la denominación con la que, popularmente, se conoce en España a las bicicletas de asistencia al pedaleo, o más correctamente denominadas, EPAC. La mayor parte de las EPAC son *pedelec*, o sea con pedaleo asistido, si bien hay algunas 'E-bike' que desbordan el concepto de bicicleta con asistencia al pedaleo, como las *speed pedelec*, que pueden alcanzar hasta los 45 km/h o las *throttle pedelec*, que alcanzan los 100 km/h.

³ Art. 20.4 Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro: La indemnización por mora se impondrá de oficio por el órgano judicial y consistirá en el pago de un interés anual igual al del interés legal del dinero vigente en el momento en que se devengue, incrementado en el 50 por 100; estos intereses se considerarán producidos por días, sin necesidad de reclamación judicial.

⁴ El término *soft law* se utiliza para denotar acuerdos, principios y declaraciones que no son jurídicamente vinculantes. Los instrumentos de *soft law* se encuentran predominantemente en el ámbito internacional. Las resoluciones de la Asamblea General de la ONU son un ejemplo de *soft law*. La *hard law* se refiere generalmente a las obligaciones legales que son vinculantes para las partes involucradas y que pueden hacerse cumplir legalmente ante un tribunal.

La resolución resulta de enorme interés, dado que se trata del resarcimiento de una responsabilidad civil de origen contractual, puesto que el usuario del patinete, que causó lesiones al demandante circulando a bordo de éste, tenía constituido un seguro de responsabilidad civil -tipo póliza de hogar- que incluía en el aseguramiento daños causados por el tomador del seguro a bordo del patinete.

En cambio, **la responsabilidad es de tipo extracontractual, conforme al artículo 1902 del CC**, en la SAP de Málaga, Sección 4ª, nº 721/2021, de 13 de diciembre. La Sentencia confirma la dictada en la instancia, que declara el surgimiento de responsabilidad civil extracontractual, en un 70% para la persona física codemandada -que estaba probando un patinete eléctrico dentro de un establecimiento abierto al público- y en un 30% de tanto de culpa al establecimiento. Responsabilidad que, por cierto, se fijó como mancomunada y no como solidaria. Citamos también la SAP de Pamplona, Sección 4ª, nº 143/2021, de 28 de junio. La responsabilidad surge por la vía del artículo 1902 del CC y por el 1903 del CC, al ser el usuario del patinete, menor de edad, que causa daños en otro vehículo. Resulta de interés observar que, **aunque el menor de edad vivía con su madre y ésta contaba con un seguro de hogar, éste no cubría dicha clase de daños.**

Objeto de aseguramiento también lo es un *segway*, un tipo de VMP en la **SAP de Barcelona, Sección 11ª, nº 468/2022, de 22 de septiembre**. La AP confirma la sentencia dictada en grado de apelación, que condenó al demandado y a su aseguradora, al resarcimiento de los daños dimanantes de la conducta enjuiciada (personales y materiales, tanto la ropa del demandante como los sufridos en su motocicleta), derivados del uso antirreglamentario del VMP, más los intereses del artículo 20 de la Ley del contrato de seguro. En el caso concreto, el VMP, que era objeto, de nuevo, de aseguramiento voluntario, accedió a la calzada de forma antirreglamentaria, invadiendo la trayectoria de la motocicleta del demandante, que circulaba correctamente. La Sentencia además, descarta totalmente la concurrencia de culpas, por conducir la motocicleta a una velocidad moderada.

La infracción de la normativa de tráfico por parte del usuario del VMP puede determinar el surgimiento de la responsabilidad civil personal derivada del artículo 1902 del Código Civil. Así acontece en la **SAP de Cantabria, Sección 4ª, nº 170/2022, de 24 de febrero**. En el caso de autos el patinete se introdujo, de forma sorpresiva, en un paso de peatones sin iluminación -conforme a la normativa local mayoritaria, para cruzar un paso de peatones sin ciclo-paso debía apearse del mismo- y sin portar señal luminosa alguna, ni en la ropa ni en el propio VMP. El conductor del vehículo, que iba a velocidad menor de la permitida, no vio el patinete hasta su colisión, aunque posteriormente frenó y detuvo el vehículo a menos de 15 metros. La Audiencia aprecia responsabilidad en el conductor del VMP y confirma en grado de apelación la Sentencia de instancia, que le condenó al resarcimiento de la responsabilidad civil, concretamente, al abono de los daños materiales causados al tomador del seguro -ya que había franquicia- y a la aseguradora.

Por su parte, en la **SAP de Huesca, Sección 1ª, nº 399/2022, de 31 de diciembre**, se aprecia concurrencia de culpas en el accidente acaecido entre un vehículo y un patinete. Después del análisis de la normativa estatal y local aplicable a los vehículos de movilidad personal, la Sentencia concluye que el patinete provenía en su circulación de un lugar no habilitado para ello e inició el cruce por un paso de peatones, zona en la que tampoco podía circular, pero por la zona de impacto y los daños causados al patinete y su usuario, se concluye racionalmente que la conductora del vehículo no actuó de forma diligente, puesto que no se apercibió de la presencia del patinete, a pesar de la presencia de reflectantes y de la señalización horizontal y vertical que advertía de la presencia de un paso de peatones.

En el supuesto de la **SAP de Lleida, Sección 2ª, nº 569/2022, de 21 de septiembre**, se aprecia responsabilidad en la aseguradora del vehículo y en la tomadora de éste, por el atropello, en un paso de peatón, de un *scooter* eléctrico para discapacitados, supuesto en que el que no se considera un vehículo de movilidad personal, sino que ostenta la condición de peatón⁵.

Igualmente, queremos mencionar la SAP de Zaragoza, Sección 5ª, nº 130/2023, de 16 de marzo. Entabló la parte actora, los progenitores de un **menor lesionado con ocasión del uso de una actividad recreativa en un parque infantil -concretamente un hoverboard-, acción de responsabilidad civil con fundamento tanto en el art. 1.101 del CC, como en el artículo 76 de la LCS** contra el demandado al que estima causante de daños personales y materiales y su aseguradora.

La aseguradora recurrente alegaba, entre otros extremos, falta de culpa, pero en grado de apelación se pone el acento en que el lugar en el que se realiza la actividad pasa por instruir, siquiera breve pero detalladamente, en la forma de uso, dar unas recomendaciones prudentes para el correcto uso del vehículo y supervisar la actividad inicial del menor. Por ello, se confirma la sentencia de instancia.

El uso del patinete eléctrico por un menor de edad, puede dar lugar al surgimiento de la responsabilidad del artículo 1903 del CC. En la **SAP de Logroño, Sección 1ª, nº 355/2022, de 29 de noviembre**, se confirma la sentencia desestimatoria dictada en primera instancia, al no probarse la dinámica accidental sostenida por la actora y ahora recurrente, consistente en el atropello de un adulto por parte de una menor de cinco años, a bordo de un patinete eléctrico.

En cambio, en la **SAP de Pontevedra, Sección 6ª, nº 206/2022, de 12 de mayo**, si que aprecia el surgimiento de la precitada responsabilidad. La actora, que fue atropellada por un menor que circulaba en patinete por zona peatonal, formula demanda contra los padres en la que ejercita acción de responsabilidad extracontractual en reclamación de indemnización por lesiones producidas, que estima la sentencia de primer grado.

⁵ Según el Reglamento general de circulación, un *scooter* para minusválidos es considerado un peatón. Por tanto, deberá cumplir las normas de tráfico para los peatones.

En lo concerniente a la imputación del lesivo resultado a los padres, recuerda la precitada resolución, que la doctrina marca que la responsabilidad civil de los progenitores, a consecuencia de los actos ilícitos realizados por los hijos sujetos a su potestad, se fundamenta en la vulneración del deber de vigilancia que les compete. Y se desarrolla por legislador instituyendo una presunción de culpa concurrente en quien desempeña la patria potestad. Amén de la introducción de un matiz objetivo en dicha responsabilidad, al que no es oponible la falta de una real imputabilidad en el autor material del hecho, al dimanar responsabilidad de culpa propia del padre, madre o tutor por omisión del deber de vigilancia, sin relación con el grado de discernimiento del menor en potestad.

De especial relevancia nos parece la **SAP de Logroño, Sección 1ª, nº 104/2022, de 4 de abril**, en el que se dilucida **la responsabilidad por los daños causados, derivados de un patinete eléctrico, al que le explota la batería en el interior de la vivienda de los propietarios.**

La sentencia de instancia estimó la demanda, interpuesta por la aseguradora del hogar en ejercicio de acción de subrogación, al considerar acreditado que el producto vendido al tomador del seguro, el patinete eléctrico, era defectuoso, condenando solidariamente al vendedor y al fabricante del patinete, por los daños ocasionados en la vivienda del tomador del seguro.

La empresa vendedora y fabricante -resultó ser la misma- recurrió en apelación, alegando falta de acreditación de que los daños se produjeran por un defecto del producto, siendo en realidad, producto de una mala manipulación por parte de su propietario.

Sin embargo, con base en el **artículo 139** del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias y partiendo del concepto de 'producto defectuoso' de **la STS, Sala de lo civil, nº 183/2007**, de 19 de febrero, la AP desestima el recurso.

La sentencia señala que con relación a los productos defectuosos que según la jurisprudencia "(...) el concepto de "defecto" viene centrado en la seguridad y no en la impropiedad para el uso o consumo, que es el núcleo del diferente concepto de "vicio oculto" y en cuanto tal, produce efectos en la relación contractual entre vendedor y comprador, que no se trata de un defecto de calidad o de vicios internos, sino de un defecto que genera un defecto de seguridad del producto; que la ley impone al perjudicado la obligación de probar el defecto, pero que no es necesaria la prueba del concreto defecto que hubiera producido el daño, siendo suficiente acreditar su existencia, aunque no se pueda determinar la clase del mismo y que producido el daño el fabricante debe demostrar que cumplía las condiciones de seguridad, que concurre causa de exoneración o que el daño proviene de un elemento externo (...)".

Nos llama poderosamente la atención la **SAP de Barcelona, Sección 11ª, nº 71/2022, de 31 de enero**. En el caso de autos, la demandante

era una persona física que, mientras caminaba, sufrió el impacto de un patinete eléctrico empleado por un usuario o tercero. **El patinete era propiedad de una empresa, con las licencias pertinentes, dedicada al alquiler de patinetes en Barcelona y tenía concertada una póliza de seguro de responsabilidad civil.** La sentencia de apelación revoca la dictada en primera instancia, al apreciar que lo acontecido - negligente manejo de quien había arrendado el patinete eléctrico- no entraba en la cobertura del riesgo por parte de la aseguradora, ahora recurrente. Ello por no incluir, dentro del concepto de "asegurado", según vimos anteriormente, a quienes contratan los bienes del mismo para su uso, pues no estamos ante un seguro obligatorio que ampara al propietario por la circulación de un vehículo a motor quienquiera que sea su conductor.

De tenor similar, encontramos la **SAP de Palma de Mallorca, Sección 4ª, nº 29/2021, de 27 de enero.** El demandante, que sufrió lesiones por un usuario de un patinete eléctrico de alquiler, accionó contra la empresa propietaria del patinete. Sin embargo, la acción para la reclamación de una indemnización por daños y perjuicios, resulta estar **prescrita** y además, la empresa en modo alguno es responsable por la vía del artículo 1903 del CC, siendo responsabilidad, exclusiva y excluyente, del usuario del patinete alquilado. Además, no consta que el vehículo presentara ninguna deficiencia en su funcionamiento que pudiera haber provocado o favorecido la colisión.

Y dejamos también apuntada la **SAP de Barcelona, Sección 17ª, nº 363/2019, de 11 de junio.** Los padres, demandantes en nombre y propio y de su hija menor de edad, accionaron contra la empresa propietaria de las bicicletas de alquiler. Sin embargo, queda acreditado, por el relato de hechos en el atestado, las testificales y el contenido del contrato de alquiler, que la responsabilidad se residencia única y exclusivamente en los tres usuarios de la bicicleta alquilada.

"(...) la falta de diligencia que se imputa la actora a la codemandada respecto a la no realización de pruebas concretas para valorar la idoneidad y prudencia de los usuarios que le alquilan una bicicleta no puede erigirse en causa eficiente del resultado producido, sino que este se produjo no por el desconocimiento del uso de la bicicleta arrendada por la codemandada sino más bien, y según se imputa por la parte actora en su demanda, por la actuación voluntaria de la conductora de la bicicleta al conducir a una velocidad inadecuada a la zona en la que se hallaba [...]el daño no fue debido a una dejación de competencias de la empresa demandada, ni es la actividad a que se dedica la que lo causa; sino una conducta concreta de un tercero (...)", FJº1º.

2. Responsabilidad penal por uso de VMP y E-bikes

En el ámbito de la jurisdicción penal, la doctrina sentada por la **STS Sala de lo Penal del Tribunal Supremo, la Sentencia nº 120/2022, de 10 de febrero de 2022⁶,** se reitera en la posterior **STS, Sala 2ª, nº 635/2022, de 23 de junio.**

⁶ Para un comentario más amplio, véase MORELL ALDANA, L.C., "Los VMP circulan por primera vez en el TS: recensión a la STS, Sala de lo Penal, n.º 120/2022", Diario La Ley, nº 10019, 2022.

Reitera su FJ°2° que "(...) no se puede hoy obviar la categorización de los VMP que lleva a cabo el RD 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

Ello porque esta norma define precisamente estos vehículos, y aunque no estuviera en vigor en el momento de producirse los hechos, ha de ser tomada en consideración para resolver este supuesto, ya que actúa a favor de reo, y clarifica la resolución de los conflictos futuros sobre la conducción sin licencia, que es el único aspecto relevante del delito contra la seguridad vial (art. 384) que estamos contemplando (...)"

Y es que "(...), el instrumento de movilidad conducido por la acusada, y que es objeto de análisis en la resolución judicial recurrida, que por cierto no lo clasifica, en sus hechos probados, como ciclomotor, tanto podría ser un VMP, como no responder a esta categoría, y tratarse de facto de un ciclomotor, sustancialmente porque faltan datos, como es si contaba o no, con sistema de auto-equilibrado, y tampoco se expresa si el motor eléctrico con el que está dotado puede proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h, y sobre ambos aspectos, los hechos probados guardan silencio, y ambos son datos sustanciales, una vez que el vehículo ha sido clasificado por la Audiencia como un VMP.

En suma, no todo vehículo de dos ruedas que no alcance la potencia en motor señalada en la descripción europea o nacional, puede ser considerado, sin más, un ciclomotor (...)"

Conclusión que ya se avanzaba doctrinalmente en la STS, Sala de lo Penal, nº 120/2022.

Por tanto, los VMP y los ciclomotores **son dos categorías distintas** y lo conducido por la recurrente en casación, podría incardinarse en una categoría, o en otra, por falta de datos relevantes sobre el instrumento de auxilio a la movilidad⁷, en cuestión, empleado por la encausada. Los VMP no encajan en el 'mínimo' para ser considerados ciclomotores y por ello concluye tajantemente el TS que "(...) no es posible, hoy por hoy, incriminar la conducción de los VMP en las infracciones penales del Capítulo IV del Título XVII del Código Penal, pues no están incluidos en las correlativas fórmulas típicas (...)"

Y aunque el Alto Tribunal no es ajeno que el patinete conducido por la acusada, no encajaba en las características técnicas de los VMP, porque las desbordaba, en los hechos probados no se hizo referencia a tales características técnicas tan relevantes (potencia,

⁷ Se observa que la falta de determinación de las características esenciales del VMP en los hechos probados, que permitan clasificarlo como VMP o por el contrario, como una solución de micro movilidad que requiere licencia o permiso habilitante, es causa frecuente de revocación de Sentencias condenatorias por el delito de conducción sin permiso, dictadas en la instancia; si bien en ocasiones, nuestros Tribunales han considerado correcto la hetero integración de los Hechos Probados como los Fundamentos Jurídicos.

velocidad máxima, sistema de auto equilibrado, si cuenta o no con sillín⁸) que habrían dado lugar a que, a pesar del *nomen iuris* de patinete, nos encontrásemos fácticamente ante un ciclomotor y se colmase el tipo penal. Por ello, recuerda el TS, FJ²° "(...) el enjuiciamiento de una conducción sin licencia ha de exigir la concurrencia en el *factum* de todos y cada uno de los elementos que configuran la conceptualización administrativa como ciclomotor (...)", resaltando no solo la ausencia de tales elementos en el andamiaje de los hechos probados, sino también la mínima presencia de prueba pericial sobre el instrumento en cuestión.

Por ello, en el FJ²° in fine se concluye que "(...) ante la absoluta ausencia de descripción en el relato de hechos probados de las condiciones y características del vehículo (patinete eléctrico), que de un modo apodíctico se califica en el *factum* como ciclomotor, fácilmente se comprenderá la necesidad de estimar ahora este primer motivo de impugnación (...)".

Además del motivo expuesto, que conduce a la revocación de la Sentencia dictada en grado de instancia y de apelación, nuestro más Alto Tribunal haya un segundo motivo para la absolución, como es la concurrencia, FJ³°, de un error de tipo vencible, que recae "(...) sobre el conocimiento equivocado del hecho que está realizando (ignoraba la necesidad de disponer de licencia para pilotar el patinete eléctrico, en tanto desconoce que éste pueda reputarse equiparable a los ciclomotores) y no, primariamente, sobre la existencia de una norma penal que sanciona la conducción de vehículos de motor y ciclomotores sin haber obtenido esta licencia (...)".

Y es que a estas alturas y tras las intensas campañas de la DGT, nadie puede alegar desconocer que no se puede conducir un ciclomotor sin obtener previamente licencia administrativa. Pero, ante el **maremágnum legislativo** sobre los VMP, la falta de claridad de las normas y la comprobada creencia de que la acusada adquirió el patinete, pensando que era un VMP y no un ciclomotor, que precisa licencia para su conducción, se aprecia por el TS el error de tipo vencible y por aplicación del artículo 14.1 del Código Penal, se sentencia por este doble motivo, la absolución de la encausada.

Debemos igualmente mencionar el **AAP Madrid, Sección 4^a, n° 726/2020, de 24 de noviembre**. El Juzgado de menores procedió, con el visto bueno del Ministerio Fiscal, al sobreseimiento provisional de las actuaciones, por considerar que la conducción de una **carretilla elevadora** por parte del menor de edad, no podía incardinarse en el delito de conducción de un vehículo a motor sin permiso, que tampoco puede considerarse que sea un VMP. Pero siendo vehículo que no puede circular por la vía pública y carece de matrícula de tráfico, aunque dispone de placa identificativa; y que se trata de una máquina de trabajo que no puede conducir cualquier operario por aplicación del convenio laboral, la instrucción debe continuar por un delito doloso de daños.

⁸ Elementos todos ellos que modulan los VMP y dan lugar al surgimiento de dos grandes categorías, los VMP para transporte personal y los VMP para transporte de mercancías y servicios. Para mayor información, véase MORELL ALDANA, L.C., "Reflexiones sobre el manual de características de los vehículos de movilidad personal y el modelo de certificación", Diario La Ley, n° 10001, 2022.

En el **AAP Sevilla, Sección 1ª, nº 87/2022, de 28 de enero**, se revoca el sobreseimiento de las diligencias previas y se acuerda la continuación del procedimiento, dado que el patinete que conducía el encausado se trataba de un patinete eléctrico marca Kugoo Kirin M4 Pro, con potencia de 500W, velocidad máxima 45 km/h, sillín desmontable pero que se dispone a una altura de 560 mm. Por ende, con su propulsión eléctrica con la potencia referida y la velocidad máxima que alcanza entraría dentro de los ciclos con motor incluido dentro del **Anexo II del Reglamento General de Vehículos**.

No obstante el Auto deja abierta la posibilidad de que en fase de enjuiciamiento, se aprecie la existencia del error, al no haber sido informado correctamente en el momento de la compra del patinete, de que en realidad era un ciclomotor y requería de licencia administrativa y ello partiendo de la base de que el delito de conducción sin permiso **no contempla la modalidad comisiva imprudente**.

Pronunciamientos absolutorios también encontramos en los órganos de instancia, como en la **SJ de lo Penal, nº2, de Badajoz, nº 195/2019, de 12 de septiembre de 2019**. En la Sentencia se aprecia la concurrencia de un error de tipo vencible, que debe concluir con la aplicación del artículo 14.1 del Código Penal, o sea, la sanción de la infracción como imprudente. Pero dado que el delito de conducción sin permiso o licencia no encuentra tipificada la modalidad imprudente, se procede a la absolución del encausado.

Sin duda, clave en la valoración del error de tipo, ha sido el ramillete de pruebas aportado por la defensa, como fueron la declaración del investigado -que acudió a un establecimiento a comprar un vehículo para el que no precisase carnet, ni casco, ni seguro, ni matrícula ni licencia de ningún tipo, porque había padecido previamente un accidente de tráfico-, así como las diversas testificales evacuadas en el plenario, el certificado emitido por un ingeniero técnico industrial tras la compra de lo que resultó ser una motocicleta, las características concretas de éste, como que carecía de sillín y finalmente, las dudas razonables que ofrecía el atestado, que inicialmente clasificaba el aparato como VMP.

De similar tenor hallamos la **SAP de Tarragona, Sección 2ª, nº 127/2022, de 28 de marzo**. La Sentencia revoca la condena en la instancia por un delito de conducción sin permiso o licencia, por aplicación nuevamente, del error de tipo vencible del artículo 14.1 del Código penal. Y ello porque aunque a fecha de los hechos, marzo de 2020, se encontraba en vigor la Instrucción 2019/S-149 TV-108 por la que se establecen aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados con motores eléctricos VMP y otros vehículos ligeros, conforme a la que el artilugio empleado por el recurrente, requería de licencia o permiso, por ser legalmente un ciclomotor y no un VMP, se allegó suficiente prueba relativa a que el encausado desconocía necesitar algún tipo de permiso o licencia para conducir este tipo de vehículo, no sólo porque así lo afirmase en el acto del juicio oral, sino por las declaraciones testificales de los Agentes intervinientes.

Si bien las Audiencia se inclinan por apreciar el error de tipo vencible del artículo 14.1 del Código penal, que conlleva la absolución, por falta de previsión imprudente del delito de conducción sin permiso o licencia, **dicha uniformidad se rompe con la SAP de Murcia, Sección 2ª, nº29/2021, de 2 de febrero**, que concluye la existencia de un error de tipo invencible, dadas las específicas circunstancias del encausado, que fueron añadidas en los hechos probados por la Sentencia en grado de apelación. Una resolución sin duda muy didáctica, por su análisis de la normativa que regula los VMP, las bicicletas con asistencia al pedaleo y los ciclomotores y que pone el acento en las particularidades del encausado, menor que entró como no acompañado por mayores de edad en España, donde alcanzó la mayoría de edad, que vivía en una casa de acogida en el momento de los hechos y que tuvo que seguir el plenario asistido en todo momento por un intérprete.

Por su parte, en la **SAP de Pontevedra, Sección 4ª, nº 228/2019, de 30 de diciembre**, se confirma la Sentencia absolutoria dictada por el Juzgado de lo penal, por un delito del artículo 384 del Código Penal. Ello porque, aunque en la instancia, como crítica a la técnica jurídica, no se hicieron constar en los hechos probados cuáles eran las características del VMP en liza, lo cierto es que las características técnicas del móvil eléctrico pilotado por el encausado nunca fueron objeto de actividad probatoria.

Y su consideración como ciclomotor, FJ2º "(...) exigiría haber practicado una prueba pericial que determinase su anchura y longitud, la potencia del motor, la velocidad máxima concreta de ese móvil, y, en fin, cualesquiera otros datos técnicos concretos y específicos del móvil en cuestión que hubiesen permitido determinar sus características técnicas y con ellas su inclusión en una u otra categoría (...)". El recurso del Ministerio Fiscal no es estimado. Precisamente, la práctica de prueba pericial al respecto de las características técnicas del aparato empleado por el encausado determina la condena por un delito del artículo 384 del Código Penal en la **SAP de Pontevedra, Sección 5ª, nº 363/2022, de 13 de octubre**. Ello a pesar de la omisión fáctica de elementos típicos en el relato de hechos probados, ya que las características esenciales del vehículo se contenían en la fundamentación jurídica, en términos suficientemente precisos y descriptivos en la fundamentación jurídica, permitiendo, por tanto, la heterointegración.

Esta línea no es uniforme en la jurisprudencia de las Audiencias, siendo de ello ejemplo la **SAP de Murcia, Sección 5ª, nº 169/2022, de 31 de mayo**, que revoca la Sentencia condenatoria del Juzgado de lo penal. En la Sentencia se censura jurídicamente la ausencia, en los hechos probados de la potencia del VMP (tanto sea de motor de explosión como eléctrico), su velocidad máxima, si cuenta o no con sillín (y sus características), si tiene o no sistema de auto equilibrado, y cuantas características sean necesarias para su clasificación, mediante el oportuno dictamen pericial.

Ello con mayor razón tras el dictado de la **STS, Sala 2ª, Pleno, nº 120/2022, de 10 de febrero**, que hemos comentado en líneas

precedentes y a la que hace referencia la **SAP de Las Palmas de Gran Canaria, Sección 1ª, nº 692/2022, de 14 de septiembre, FJº2º**: "(...) el instrumento de movilidad conducido por la acusada, y que es objeto de análisis en la resolución judicial recurrida, que por cierto no lo clasifica, en sus hechos probados, como ciclomotor, tanto podría ser un VMP, como no responder a esta categoría, y tratarse de facto de un ciclomotor, sustancialmente porque faltan datos, como es si contaba o no, con sistema de auto-equilibrado, y tampoco se expresa si el motor eléctrico con el que está dotado puede proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h, y sobre ambos aspectos, los hechos probados guardan silencio, y ambos son datos sustanciales, una vez que el vehículo ha sido clasificado por la Audiencia como un VMP (...)".

La Audiencia recoge la línea ya iniciada con la **SAP de Murcia, Sección 2ª, nº 165/2020, de 14 de julio**, que absuelve por el delito de conducción sin licencia y de la que queremos destacar su FJº6º: "(...) en el supuesto analizado, ni las Instrucciones de la DGT aludidas, ni una posible Ordenanza Municipal del Ayuntamiento de Águilas - que nadie invoca ni se conoce - tienen potencial suficiente, en función de los principios de jerarquía normativa, principio de legalidad, seguridad jurídica y taxatividad del tipo penal por el que se condena, para poder construir una norma penal en blanco respecto a las características del vehículo como supuesto "ciclomotor" - que es lo que argumenta la sentencia apelada - ni para determinar que la conducción de este tipo de vehículos eléctricos (VMP), carentes por completo de regulación normativa estatal, exija de la obtención de permiso o licencia para conducirlo. Será una ley, o una disposición administrativa equivalente a estos efectos, la que habrá de establecerlo. Pero a la fecha de los hechos esa normativa estatal con carácter vinculante erga omnes no existía (...)". En el mismo sentido, véase SAP de Castellón, Sección 1ª, nº 254/2022, de 6 octubre, en la que además de un delito de conducción sin permiso, se le imputaba al usuario del VMP un delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas⁹ y un delito de negativa a someterse a las pruebas de detección alcohólica.

En cualquier caso, la mera alegación del error de tipo vencible no puede dar lugar su toma en consideración, máxime cuando éste aparece huérfano de toda actividad probatoria, como en la **SAP de Barcelona, Sección 8ª, nº 76/2022, de 28 de octubre**. Véase también del mismo tenor la **SAP de Bizkaia, Sección 2ª, nº 90105/2022, de 8 de abril** "(...) lo que descarta cualquier posible aplicación del error de tipo invocado, invencible o vencible, para entrar de lleno en el ámbito, si no del dolo directo, sí al menos del dolo eventual al actuar pese a que debió prever como probable la ilicitud de su conducta (...)", FJº2º in fine. O el caso de la **SAP de Castellón, Sección 1ª, nº 212/2020, de 26 de junio**, dado que el encausado había sido detenido previamente por la Policía local, en diversas ocasiones,

⁹ Y es que los vehículos de movilidad personal no pueden cometer delitos contra la seguridad vial, como la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o conducción con tasa típica. Pero a bordo de los mismos no se pueden superar los límites de alcohol o conducir con presencia de drogas, ya que ello da lugar al surgimiento de la responsabilidad administrativa. Véase https://www.granadahoy.com/granada/positivo-alcohol-patinete-electrico-Granada_0_1773722893.html.

advirtiéndole que aquello de lo que hacía uso no era un patinete, sino un ciclomotor.

Por último, queremos dejar apuntado que el VMP es un instrumento idóneo para la comisión de los delitos de lesiones por imprudencia grave. La **SAP de Valencia, Sección 5ª, nº 86/2022, de 2 de marzo** confirma en grado de apelación, la Sentencia dictada por el Juzgado nº 3 de Menores de Valencia. La Audiencia razona que la imprudencia a bordo del VMP debe ser calificada, a resultas de la prueba practicada, como de grave, dado que, conforme a la Ordenanza municipal vigente, el menor, de 15 años, conducía un VMP que sólo podía ser empleado en vía pública por mayor de 16 años y además, lo hacía por la acera, cuando debía circular por la calzada, La doble infracción normativa califica la imprudencia como de grave.

Del mismo modo sucede en la **SAP de Bizkaia, Sección 2ª, nº 90214/2020, de 30 de octubre**, en la que en grado de apelación, se confirma la condena del recurrente, como autor penalmente responsable de un delito leve de lesiones, cometido a bordo de un patinete; o en la **SAP de A Coruña, Sección 1ª, nº 438/2021, de 15 de noviembre**, supuesto en el que el encausado arrolló con su patinete eléctrico a un peatón que caminaba por el carril bici, tras sostener una discusión sobre quién tenía preferencia de uso del precitado carril. O el caso de la **SAP de Barcelona, Sección 6ª, nº 142/2023, de 20 de febrero**, en el que el usuario del VMP arrolló a una peatona que estaba cruzando correctamente en fase semafórica verde, por un paso de peatones.

Precisamente, debemos traer a colación **la recientísima SAP de Barcelona, Sección 6ª, nº 142/2023, de 20 de febrero**, relativa a la comisión de un delito de lesiones por imprudencia menos grave, a bordo de un patinete. La Sentencia dictada en grado de apelación, revoca la Sentencia condenatoria del Juzgado de lo penal, destacando su FJº2º que "(...) la calificación de la infracción penal imprudente como menos grave, exige 1) que no se haya reputado como grave, y 2) que fuera determinante en la causación del hecho (en el caso el resultado lesivo) la comisión de una infracción grave de las normas de tráfico (...)".

En el supuesto concreto, partiendo de la base del tenor literal del art. 76 del RDL 6/2015, no se aprecia la comisión, por parte del usuario del patinete, de una 'infracción muy grave', dado que en se declaró probado que pasó el semáforo 'en ámbar', que no en fase semafórica roja y que, por otra parte, el semáforo presentaba una deficiente visibilidad, al estar tapado parcialmente por una caja metálica, acoplada al poste.

De forma inversa, el usuario del patinete eléctrico puede ser sujeto pasivo de un delito de lesiones, incluso circulando a bordo de su VMP, como acontece en el singular supuesto del **AAP de Zaragoza, Sección 2ª, nº 178/2021, de 14 de abril**. El auto estima totalmente el recurso de apelación, interpuesto por el usuario del VMP frente al auto de sobreseimiento provisional decretado por el Juzgado de instrucción de Zaragoza. En el caso de autos, el recurrente y usuario del patinete eléctrico circulaba correctamente por el carril bici - aunque sin portar casco- cuando, de entre dos contenedores, surgió una

persona, que a modo de obstáculo insalvable, provocó su caída en el carril bici, causándole graves lesiones.

3. Responsabilidad administrativa por uso de VMP y E-bikes

Nuevamente en la jurisdicción contencioso administrativa y como más reciente, hemos de mencionar la muy reciente **SJCA nº 2 de Pontevedra, nº 232/2022, de 18 de octubre**, que conoce en grado de recurso la resolución de un ayuntamiento que acordó **la inmovilización de un patinete**, por carecer de autorización administrativa para circular, demandante por entender que se trata de un ciclomotor que necesita permiso de circulación, matrícula y certificado de seguro obligatorio, **devengando tasas por el uso del depósito municipal**.

El acto recurrido, recurso de reposición que pone fin a la vía administrativa, es confirmado en la instancia, por considerar el Juzgado que sí que **concorre el requisito de tipicidad en el hecho denunciado**. El recurrente argumentaba que el elemento conducido era un patinete incardinable como VMP y por ende, no era precisa autorización administrativa. El órgano de instancia razona acertadamente que "(...) la clave para la solución del litigio estriba en determinar la suficiencia, idoneidad de la carga probatoria existente en el expediente administrativo para la acreditación de este extremo, de manera que se debe determinar si ha quedado debidamente acreditado que el artilugio conducido por el recurrente en el momento de la denuncia, excede los 25 km/h, pues con ello, dejaría de estar comprendido en la definición del anexo II del Reglamento general de vehículos (...)".

En la misma línea, el **decomiso de los patinetes de la entidad recurrente como medida cautelar de carácter provisional**, fue confirmado por la STSJ de Cataluña, Sala de lo contencioso administrativo, Sección 3ª, nº 694/2022, de 28 de febrero. Medida cautelar que es confirmada, puesto que el Ayuntamiento ha justificado la exigibilidad de la licencia para el desarrollo de la actividad y el ejercicio de la actividad sin sujetarse a los requisitos y autorizaciones que exige la normativa aplicable es responsabilidad exclusiva de la demandante.

Un supuesto singular es el dilucidado en la **SJCA nº 1, de Gijón, nº 304/2021, de 15 de octubre de 2021**. Si bien es cierto que el patinete en liza fue sometido por los agentes de la policía local a una **pericial un tanto rústica** -confrontación de la velocidad que adquiriría el patinete, que contaba con tres marchas, en relación a un coche de la policía local circulando de forma paralela y dotado de velocímetro digital-, el resultado fue que el patinete alcanzaba los 42 km/h en llano, superando ampliamente, el tope de 25 km/h. Y ello a pesar de que el recurrente aportó manual de características técnicas y póliza de suscripción de un seguro voluntario de responsabilidad civil. Sin duda, aquí aconteció un **fenómeno de trucaje o tampering¹⁰ del patinete**, ya que el pliego de las características técnicas de dicho artilugio, observamos que la velocidad es de 45 km/h, aunque

¹⁰ El fenómeno del *tampering* también ha llegado a las E-bikes. Véase <https://forococheelectricos.com/2021/10/la-industria-de-la-bicicleta-en-europa-se-une-en-contra-del-trucaje-o-tampering-de-e-bikes-o-bicicletas-electricas.html>

autolimitado a 25 km/h.

En todo caso, si el aparato en liza resulta ser, realmente, un vehículo sujeto al ámbito del **Reglamento europeo 168/2013** (que requieren de autorización administrativa para circular, autorización administrativa para conducir -diferente según el tipo de vehículos de que se trate- y seguro obligatorio), en ocasiones, como en la SJCA n° 1 de Vigo, Sentencia n° 178/2020, de 23 de septiembre, la multa impuesta en vía administrativa puede ser objeto de moderación.

La sanción ha de ser, justa y proporcionada a la infracción cometida, encontrándose la administración, FJ°2° "(...)motivar específicamente la razonabilidad de la sanción impuesta, sin que sirva de égida una suerte de instrucción que prescinde total y absolutamente de acomodación a cada caso concreto, limitándose a establecer estereotipadamente el importe de multa que debe imponerse en función de la categoría del vehículo y del permiso que requiere su conducción, con independencia de las circunstancias específicas que concurran (...)". El Juzgado de lo contencioso administrativo modera el importe de la sanción, por la ausencia de perjuicios causados a terceros, por la falta de acreditación de reiteración y de intencionalidad.

Por su parte, la **SJCA n° 1 de Valladolid, Sentencia n° 160/2019, de 4 de diciembre de 2019**, confirma la sanción impuesta por el Ayuntamiento a un usuario de un VMP que circulaba **usando unos cascos de escuchar música**. El recurrente, primero en reposición en la vía administrativa, alegó que en el momento de la infracción no existía una legislación concreta sobre el uso de los patinetes eléctricos y sobre los lugares por donde pueden circular. No obstante, el órgano de instancia razona que la sanción no se impone por el hecho de que el VMP circulase por una u otra zona -parece ser que lo hacía por una vía pero a paso de peatón- sino por hacerlo con cascos puestos, prohibición que afecta con carácter general a todos los vehículos, sean o no de movilidad personal.

No compartimos el sentir de la resolución y sí que consideramos que se **procedió a la aplicación analógica de una norma sancionadora**, ya que en dicho momento, 22 de noviembre de 2018, no existía una norma que específicamente impidiese la circulación del VMP con cascos de música. Igualmente, la **SJCA n° 1 de Valladolid, Sentencia n° 171/2019, de 19 de diciembre**, también confirma la sanción impuesta al usuario de un VMP por circular a bordo de su patinete eléctrico por lugar no habilitado.

Compartimos más las valoraciones efectuadas por la **SCJA n° 2 de Valladolid, Sentencia n° 29/2021, de 2 de febrero**, que estima el recurso contencioso administrativo interpuesto contra la Resolución de la Jefatura Provincial de Tráfico de Valladolid.

La Sentencia de instancia realiza un acertado reproche al legislador en su FJ°4° al destacar que "(...) hay un problema de cobertura legal, normativa y reglamentaria del tipo infractor. La administración invoca como La Instrucción 2019/S-149 TV-108, de 3 de diciembre de 2.019 elaborada por la DGT para establecer "Aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos" reconoce expresamente que

el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de noviembre no prevé la definición formal de los VMP y su categorización, estando tramitándose la oportuna modificación legal a nivel nacional y a nivel europeo. Es más, se reconoce expresamente que "no se ha actualizado una parte del régimen jurídico aplicable a los vehículos objeto de la tal Instrucción" pero es que además la propia instrucción (...)"

En la **SJCA nº 2 de Pontevedra, Sentencia nº 232/2022, de 18 de octubre**, se argumentó infracción del principio de tipicidad del artículo 25.1 de la Constitución española. El recurrente fue condenado al abono de una multa por conducir un VMP que, **sometido a una suerte de prueba pericial** -consistente en comparar la velocidad alcanzada por el artilugio con la que alcanza un vehículo policial con velocímetro digital- resultó ser un ciclomotor con posibilidad de alcanzar los 45 km/h.

Argumenta el Juzgado, FJº4º, que "(...) de manera que, en el momento en que la Administración demandada ha demostrado la tipicidad antijurídica y culpable del recurrente, se produce una inversión de la carga probatoria que determina que ante esa acusación sustentada en base fáctica, deba ser el inculpado quien despliegue una mínima actividad probatoria tendente al restablecimiento de la presunción de su inocencia que se había desequilibrado (...)"

De nuevo, no compartimos dicho argumento porque, como hemos expuesto en líneas precedentes, **la 'pericial' aportada por administración consistió en una fotografía de un velocímetro digital, sin que pueda determinarse en qué circunstancias se tomó dicha fotografía.** Por otra parte, consideramos pedestre la pericial aportada, dado que para determinar la velocidad máxima que puede alcanzar un vehículo se pueden emplear métodos mucho más técnicos que su conducción, en paralelo, junto a un vehículo policial.

Por su parte, el patinete es considerado elemento a bordo del cual se desplaza el recurrente cuando sufre un **accidente in itinere**, en la STSJ de Andalucía, Sala de lo contencioso administrativo, Sección 4ª, nº 153/2023, de 6 de febrero, dando lugar a la calificación de la contingencia como accidente de trabajo, para el policía local recurrente.

Singular también resulta la STSJ de Andalucía, Sala de lo contencioso administrativo, Sección 1ª, nº 55/2022, de 9 de noviembre, dado que declara **responsabilidad patrimonial de una Administración local**, por el defecto de atención circulatoria, consistente en su socavón en una vía pública que, al ser atravesado por un usuario de **un patinete**, provocó su caída. La Sentencia constata una defectuosa actuación municipal en materia de pavimentación de vías públicas urbanas, competencia exclusiva municipal, todo ello derivado de las obligaciones impuestas por el artículo 10.3 del Reglamento general de circulación.

Es por ello que, FJº9º "(...) Se aprecia pues que si bien por dicha Administración municipal o por el personal dependiente mediata o inmediatamente de la misma entonces encargado de aquel cometido de

pavimentación viaria se omitió establecer episódica señalización o aviso alguno, también cabe colegir como factor coadyuvante al resultado físico-lesivo y materialmente dañoso a la postre producido un cierto descuido circulatorio de dicho foráneo promovente, pese a ser pleno día y poder en consecuencia rodar a velocidad harto moderada o incluso haberse abstenido de circular por aquel defectuoso tramo de calzada entonces aquí sito (...)”. En la misma línea, dejamos apuntada la **SJCA n° 1, de Gijón, n° 304/2021, de 15 de octubre de 2021**, caída de una usuaria de patinete, debido al mal estado en que se encontraba por la diferencia de altura existente entre la calzada y la reja metálica.

No solo los usuarios de los VMP pueden reclamar ante el surgimiento de responsabilidad patrimonial de la administración, también ha acontecido en el caso de **usuarios de EPAC**. Así, mencionamos la STSJ de Andalucía, Sala de lo contencioso administrativo, Sección 1ª, n° 14/2022, de 21 de abril. Y por ello, FJ°9° “(...) Se aprecia pues que si bien por dicha Administración municipal o por el personal dependiente mediata o inmediatamente de la misma entonces encargado de aquel cometido de limpieza viaria se omitió establecer episódica señalización o aviso alguno, también cabe colegir como factor coadyuvante al resultando físico-lesivo a la postre producido un cierto descuido circulatorio de dicha fémina, pese a ser pleno día y poder en consecuencias incluso haberse abstenido de circular por el tramo de calzada mojada entonces aquí sito (...)”.

4. Conclusiones

Los **vehículos de movilidad personal pueden incurrir en un haz de responsabilidades**. Así, en el **ámbito civil**, sus usuarios pueden causar daños a terceros y ser indemnizables por la vía del artículo 1902 del CC si son mayores de edad, o por la vía del artículo 1903 del CC si son menores de edad. Es decir, responsabilidad civil extracontractual. También pueden ser sujetos pasivos de responsabilidad contractual, por ejemplo, cuando un vehículo asegurado impacta contra el patinete y su usuario, causando daños personales y materiales.

También en el ámbito de la responsabilidad civil, el patinete eléctrico si es de alquiler, propiedad de una empresa y asegurado por una aseguradora, pueden generar responsabilidad civil, indemnizando el daño ocasionado a terceros, si es por un defecto en el patinete o es empleado por personal sujeto a la superior dirección de la empresa propietaria del patinete. De esta manera, debemos hacer cita al **AAP de Barcelona, Sección 19ª, de 9 de febrero de 2023, que aclara la SAP de Barcelona, Sección 19ª, n° 589/2022, de 11 de noviembre**, sobre surgimiento de la responsabilidad empresarial, para el caso de lesiones causadas a bordo de un patinete, por un empleado de la compañía insertados en la organización de trabajo del empleador, sometidos a la dirección y organización de la plataforma -en este caso una conocida empresa de reparto de comida a domicilio- y en suma, al poder directivo del empleador.

Sin embargo, si el patinete de alquiler, asegurado, es empleado de forma deficitaria por un tercero, o sea el usuario del patinete de alquiler, habrá que estar a la póliza del seguro de responsabilidad

civil, ya que puede no estar cubierta dicha contingencia en la póliza, no existir responsabilidad contractual y sí extra contractual. Mención que hacemos extensible a las bicicletas de alquiler, dado que las bicicletas con asistencia al pedaleo suelen ser objeto de aseguramiento en cuanto a los daños causados a terceros.

Además, el patinete eléctrico es un objeto, en sí, que puede ser materia de aseguramiento en las pólizas de hogar, por los daños que sufre en su circulación o los daños que ocasiona, por ejemplo, cuando estalla o se incendia dentro del hogar asegurado. Pero hay que estar al contenido concreto de la póliza de hogar, ya que en ocasiones, no cubre los daños causados a terceros, aunque el patinete eléctrico sea usado por el tomador del seguro. En todo caso, la aseguradora del ramo hogar, puede ejercitar el derecho de repetición, contra el fabricante y el distribuidor/comercializador del patinete en cuestión.

Desde luego, si no estamos ante vehículos de movilidad personal (cuyo aseguramiento no es obligatorio) sino ante otras soluciones de micro movilidad, que no sean las *epack* (porque las bicicletas con asistencia al pedaleo no son vehículos, ni vehículos de movilidad personal), pero si es el caso de *speed epack* o *Throttle* estamos ante ciclomotores y por ende han de ser asegurados. Igualmente acontece con el resto de soluciones de micro movilidad prevenidas en el Reglamento (UE) n° 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, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

En el **ámbito penal**, los vehículos de movilidad personal, no pueden cometer delitos contra la seguridad vial, pero sí que pueden servir de instrumento para la comisión de otros delitos, como los delitos de lesiones o los delitos contra el patrimonio. Por descontado, pueden ser el objeto mismo del delito contra el patrimonio. Véase la **muy reciente, SAP de Madrid, Sección 23ª, n° 121/2023, de 22 de febrero**, que revoca en grado de apelación, la condena en primera instancia, por un delito leve de apropiación indebida, a un usuario de *bike sharing*, que fue sorprendido por agentes de la autoridad empleando dicha solución de movilidad, sin estar en posesión del título habilitante.

Las bicicletas y las *epack* no pueden tampoco ser medio idóneo para la comisión de delitos contra la seguridad vial, pero sí los *speed epack*, los *Throttle* o finalmente, las soluciones de micro movilidad del Reglamento (UE) n° 168/2013. Para el caso de trucaje de vehículos de movilidad personal, habrá que estar a las características que finalmente resulten del artificio en cuestión, principalmente, su velocidad.

Finalmente, por lo que respecta a la **responsabilidad administrativa**, a bordo de los vehículos de movilidad personal, *epack*, *speed epack* o *Throttle* puede incurrirse en responsabilidad administrativa, por conductas previstas como sancionables en el ámbito viario. Además, los usuarios de todos ellos pueden reclamar responsabilidad patrimonial de la administración, ante el mal estado de las vías públicas que provoca caídas o daños a dichas soluciones de

movilidad personal. Su conducción de camino al trabajo da lugar también a la calificación de la contingencia como profesional, como accidente in itinere.

Índice jurisprudencial

- AAP de Barcelona, Sección 19^a, de 9 de febrero de 2023.
- AAP de Zaragoza, Sección 2^a, n^o 178/2021, de 14 de abril.
- AAP Madrid, Sección 4^a, n^o 726/2020, de 24 de noviembre.
- AAP Sevilla, Sección 1^a, n^o 87/2022, de 28 de enero.
- SAP de A Coruña, Sección 1^a, n^o 438/2021, de 15 de noviembre.
- SAP de Almería, Sección 1^a, n^o 966/2022, de 6 de julio.
- SAP de Barcelona, Sección 11^a, n^o 468/2022, de 22 de septiembre.
- SAP de Barcelona, Sección 11^a, n^o 71/2022, de 31 de enero.
- SAP de Barcelona, Sección 17^a, n^o 363/2019, de 11 de junio.
- SAP de Barcelona, Sección 19^a, n^o 589/2022, de 11 de noviembre.
- SAP de Barcelona, Sección 6^a, n^o 142/2023, de 20 de febrero.
- SAP de Barcelona, Sección 6^a, n^o 142/2023, de 20 de febrero.
- SAP de Barcelona, Sección 8^a, n^o 76/2022, de 28 de octubre.
- SAP de Bizkaia, Sección 2^a, n^o 90105/2022, de 8 de abril.
- SAP de Bizkaia, Sección 2^a, n^o 90214/2020, de 30 de octubre.
- SAP de Cantabria, Sección 4^a, n^o 170/2022, de 24 de febrero.
- SAP de Castellón, Sección 1^a, n^o 212/2020, de 26 de junio.
- SAP de Castellón, Sección 1^a, n^o 254/2022, de 6 octubre.
- SAP de Huesca, Sección 1^a, n^o 399/2022, de 31 de diciembre.
- SAP de Las Palmas de Gran Canaria, Sección 1^a, n^o 692/2022, de 14 de septiembre.
- SAP de Lleida, Sección 2^a, n^o 569/2022, de 21 de septiembre.
- SAP de Logroño, Sección 1^a, n^o 104/2022, de 4 de abril.
- SAP de Logroño, Sección 1^a, n^o 355/2022, de 29 de noviembre.
- SAP de Madrid, Sección 23^a, n^o 121/2023, de 22 de febrero.
- SAP de Málaga, Sección 4^a, n^o 721/2021, de 13 de diciembre.
- SAP de Murcia, Sección 2^a, n^o 165/2020, de 14 de julio.
- SAP de Murcia, Sección 2^a, n^o 29/2021, de 2 de febrero.
- SAP de Murcia, Sección 5^a, n^o 169/2022, de 31 de mayo.
- SAP de Palma de Mallorca, Sección 4^a, n^o 29/2021, de 27 de enero.
- SAP de Pamplona, Sección 4^a, n^o 143/2021, de 28 de junio.
- SAP de Pontevedra, Sección 4^a, n^o 228/2019, de 30 de diciembre.
- SAP de Pontevedra, Sección 5^a, n^o 363/2022, de 13 de octubre.
- SAP de Pontevedra, Sección 6^a, n^o 206/2022, de 12 de mayo.

- SAP de Tarragona, Sección 2ª, nº 127/2022, de 28 de marzo.
- SAP de Valencia, Sección 5ª, nº 86/2022, de 2 de marzo.
- SAP de Zaragoza, Sección 5ª, nº 130/2023, de 16 de marzo.
- SCJA nº 2 de Valladolid, Sentencia nº 29/2021, de 2 de febrero.
- SJ de lo Penal, nº2, de Badajoz, nº 195/2019, de 12 de septiembre de 2019.
- SJCA nº 1 de Valladolid, Sentencia nº 160/2019, de 4 de diciembre de 2019.
- SJCA nº 1 de Valladolid, Sentencia nº 171/2019, de 19 de diciembre.
- SJCA nº 1 de Vigo, Sentencia nº 178/2020, de 23 de septiembre.
- SJCA nº 1, de Gijón, nº 304/2021, de 15 de octubre de 2021.
- SJCA nº 2 de Pontevedra, nº 232/2022, de 18 de octubre.
- SJCA nº 2 de Pontevedra, Sentencia nº 232/2022, de 18 de octubre.
- STS, Sala 2ª, nº 635/2022, de 23 de junio.
- STSJ de Andalucía, Sala de lo contencioso administrativo, Sección 4ª, nº 153/2023, de 6 de febrero.
- STSJ de Andalucía, Sala de lo contencioso administrativo, Sección 1ª, nº 55/2022, de 9 de noviembre.
- STSJ de Andalucía, Sala de lo contencioso administrativo, Sección 1ª, nº 14/2022, de 21 de abril.
- STSJ de Cataluña, Sala de lo contencioso administrativo, Sección 3ª, nº 694/2022, de 28 de febrero.