

Sentencia Tribunal Supremo sobre Seguridad Vial. Sala de lo Penal

Isabel Casares San José-Martí // Economista, Actuario de Seguros y Asesora Actuarial y de Riesgos

Resumen

En Madrid, a 10 de febrero de 2022. Recurso de casación por infracción de Ley interpuesto por el MINISTERIO FISCAL contra Sentencia 165/2020, de 14 de julio 2020 de la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Murcia estimatoria del recurso de apelación formulado frente a la Sentencia núm. 259/2019, de 28 de octubre de 2019 del Juzgado de lo Penal núm. 1 de Lorca, dictada en el Juicio Rápido 55/2019 dimanante de las Diligencias urgentes núm. 252/19 del Juzgado Mixto núm. 4 de Lorca, seguidas por delitos contra la seguridad vial por conducción sin permiso.

Antecedentes de hecho

Resulta probado y así se declara que sobre las 12:50 horas del día 23 de septiembre de 2019, la acusada XXXX, mayor de edad, sin antecedentes penales, conducía el vehículo de dos ruedas, provisto de acelerador y sillín, pero no de pedales, marca "Citycocco" 1400W, con la consideración de ciclomotor, por la localidad de Águilas, a sabiendas de que carecía de la licencia que le habilitaba para ello y de que la misma resultaba necesaria".

"Que debo condenar y condeno a XXXX, como responsable criminalmente, en concepto de autora, de un delito CONTRA LA SEGURIDAD VIAL DE CONDUCCIÓN SIN PERMISO, sin que concurran circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, a la pena de multa de 12 meses, con una cuota diaria de 5 euros y un importe total de 1.800 euros, con la responsabilidad civil subsidiaria del artículo 53 C.P., así como, al pago de las costas causadas en este procedimiento.

La anterior resolución, fue recurrida en apelación por la representación procesal de la acusada ante la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Murcia que con

fecha 14 de julio de 2020 dictó Sentencia 165/230, que respecto a los **HECHOS PROBADOS** dice:

"Se sustituyen los de la sentencia apelada en el siguiente sentido: Sobre las 12,50 horas del día, 23 de septiembre de 2019, la acusada XXXX, mayor de edad, sin antecedentes penales, conducía el vehículo de dos ruedas, provisto de acelerador y sillín, pero no de pedales, marca Citycocco 1400W, por la localidad de Águilas, sin que existiera normativa estatal en vigor a la fecha de los hechos sobre el tipo de vehículo de que se trata y sus características técnicas y sobre la necesidad de obtener, o no, permiso o licencia para conducirlo".

El fallo de referida Sentencia es el siguiente: "Que con estimación del recurso de apelación interpuesto por la representación procesal de la acusada XXXX contra la sentencia de fecha 28 de octubre de 2019, dictada en el curso del juicio rápido número 55/19 del Juzgado de lo Penal nº 1 de Lorca, debemos REVOCAR Y REVOCAMOS el fallo de aquélla y en su lugar se dicta el siguiente: Que DEBEMOS ABSOLVER Y ABSOLVEMOS a la citada acusada, dejando sin efecto todos los pronunciamientos condenatorios de la sentencia apelada. Se declaran de oficio las costas de esta alzada y las propias de la primera instancia penal".

La Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Murcia en el Rollo de apelación de juicio rápido 6/2920, dictó **auto de aclaración** de la anterior Sentencia, cuya **parte dispositiva** es la siguiente:

"SE ESTIMA parcialmente el recurso de ACLARACIÓN interpuesto por el Ministerio Fiscal contra la sentencia de fecha 14 de julio de 2020 dictada por este tribunal en este mismo procedimiento, y, en consecuencia, SE ACLARA parcialmente dicha resolución en el siguiente sentido: El hecho probado de dicha sentencia de esta sala quedará definitivamente como sigue: "Sobre las 12,50 horas del día 23 de septiembre de 2019, la acusada XXXX, mayor de edad, sin antecedentes penales, conducía el vehículo de dos ruedas, provisto de acelerador y sillín, pero no de pedales, marca Citycocco 1400W, por la localidad de Águilas, sin que existiera normativa estatal en vigor a la fecha de los hechos sobre el tipo de vehículo de que se trata y sus características técnicas y sobre la necesidad de obtener, o no, permiso o licencia para conducirlo. La acusada, pues, no disponía de licencia para conducir el vehículo concreto que pilotaba en ese momento."

Fundamentos de Derecho

PRIMERO.- El Juzgado de lo Penal nº 1 de Lorca (Murcia) condenó a XXXX, como autora de un delito de conducción sin licencia de un ciclomotor, a las penas que constan en dicha resolución judicial, que fue apelada por referida acusada, dictando Sentencia con fecha 14 de julio de 2020, la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Murcia, que le absolvió de mencionado delito de conducción sin permiso o licencia del art. 384.2 del Código Penal.

Recorre en casación esta Sentencia el Ministerio Fiscal, en dos motivos de contenido casacional, por el nuevo formato impugnativo inaugurado por la Ley 41/2015, con plena regularidad procesal y aceptación de los hechos probados de la sentencia recurrida.

SEGUNDO.- El primer motivo, se formaliza por infracción de ley al amparo de lo autorizado en el art. 849.1º de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, por indebida inaplicación de los artículos 384.2 del Código Penal, el apartado 9 del anexo I del 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 y de los

arts. 2 y 4 y anexo I del 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, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (en adelante reglamento UE 168/2013).

El relato de hechos probados del Juzgado de lo Penal nº 1 de Lorca, es el siguiente:

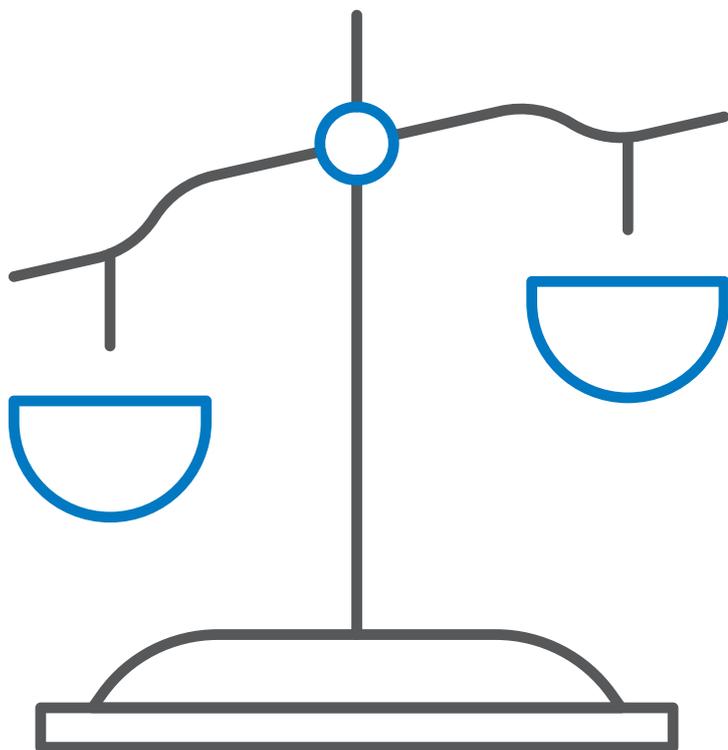
“Sobre las 12,50 horas del día 23 de septiembre de 2019, la acusada XXXX, mayor de edad, sin antecedentes penales, conducía el vehículo de dos ruedas, provisto de acelerador y sillín, pero no de pedales, marca Citycocco 1400W, con la consideración de ciclomotor, por la localidad de Águilas, a sabiendas de que carecía de la licencia que le habilitaba para ello y de que la misma resultaba necesaria”.

Y el relato de hechos de la segunda instancia penal, fue inicialmente del siguiente tenor literal: *“Sobre las 12,50 horas del día 23 de septiembre de 2019, la acusada XXXX, mayor de edad, sin antecedentes penales, conducía el vehículo de dos ruedas, provisto de acelerador y sillín, pero no de pedales, marca Citycocco 1400W, por la calle Miguel Ángel Blanco de la localidad de Águilas, sin que existiera normativa estatal en vigor a la fecha de los hechos sobre el tipo de vehículo de que se trata y sus características técnicas y sobre la necesidad de obtener, o no, permiso o licencia para conducirlo”.*

Como expuso la Audiencia de instancia, dicho relato histórico llevó a la revocación de la sentencia de instancia y al dictado de la absolución de la acusada. La razón por la que se modificó el factum original de la sentencia de instancia no fue otra que, entendiéndose que el tipo de vehículo utilizado por la acusada no tenía la consideración legal de ciclomotor, obviamente tampoco precisaba de licencia alguna al respecto para conducirlo, pues el vehículo en cuestión no tenía dicha consideración legal.

Ante la petición de aclaración del Ministerio Fiscal, la Audiencia Provincial, Sección Segunda, dicta Auto de fecha 27 de octubre de 2020, mediante el cual expresa que el hecho probado de la sentencia dictada por dicha Audiencia quedará definitivamente como sigue:

“Sobre las 12,50 horas del día 23 de septiembre de 2019, la acusada XXXX, mayor de edad, sin antecedentes penales, conducía el vehículo de dos ruedas, provisto de acelerador y sillín, pero no de pedales, marca Citycocco 1400W, por la localidad de Águilas, sin que existiera normativa estatal en vigor a la fecha de los hechos sobre el tipo de vehículo de



que se trata y sus características técnicas y sobre la necesidad de obtener, o no, permiso o licencia para conducirlo. La acusada, pues, no disponía de licencia para conducir el vehículo concreto que pilotaba en ese momento.”

TERCERO.- El razonamiento mediante el cual la Audiencia revocaba la Sentencia dictada por el Juzgado de lo Penal, giraba en torno a la dificultad de clarificar el vehículo con el que circulaba la acusada, bien como un ciclomotor, bien como un Vehículo de Movilidad Personal (en adelante, VMP).

De la fundamentación jurídica de la Audiencia, se deduce también un dato que resulta necesario para la resolución de este recurso, y que, además, favorece al reo, en tanto que tal órgano judicial cuando explica que la modificación del Reglamento General de Vehículos estaba en el momento de la aprobación de la Instrucción 2019/S-149 TV-108, que el Juzgado de lo Penal consideró aplicable al caso, en fase de tramitación, y que esa norma es la que regularía la definición legal de los VMP, añadiendo la siguiente configuración del vehículo conducido por la acusada: “como el de autos”.

Y también expresa la Audiencia que no se conoce “en este caso si el Ayuntamiento de Águilas dispone o no de dicha normativa [circulación de los VMP], puesto que no se cita en ningún momento y, en su caso, de existir, en qué consiste”. Es decir, que no consta Ordenanza de regulación de la circulación de **VMP** en el municipio de Águilas, en el momento de ocurrencia de los hechos enjuiciados.

“De todos modos, no parece que una Ordenanza Municipal, incluso en el caso de que se hubiera dictado, tenga fuerza normativa suficiente para construir, a modo de norma penal en blanco, la tipicidad penal. Y lo mismo cabe decir de las mentadas Instrucciones de la DGT”.

En el razonamiento de la Audiencia no se hacía alusión alguna al Reglamento de la UE que cita el Ministerio Fiscal en apoyo de su recurso. En efecto, en el art. 4 del Reglamento UE (nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013), en lo referido a los vehículos de dos ruedas, ligeros, se toman en consideración:

a) Vehículo de categoría L1e (vehículo de motor de dos ruedas ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:

- i) Vehículo L1e-A (ciclo de motor).
- ii) Vehículo L1e-B (ciclomotor de dos ruedas).

Y en lo que respecta a su definición, conforme a las disposiciones del citado Reglamento UE 168/13, los “ciclomotores” son vehículos de dos ruedas con propulsión eléctrica con potencia nominal o neta continua máxima no superior a 4000 W y velocidad máxima por construcción no superior a 45 Km/h (criterios de clasificación de la categoría L1e B), si concurren los siguientes requisitos alternativos:

- a. Que el vehículo no esté diseñado para funcionar a pedal.
- b. Que, aun estando diseñado para funcionar a pedal la propulsión eléctrica no sea auxiliar o, siéndolo, no se interrumpa a una velocidad de 25 km/h.
- c. Que, aun estando diseñado para funcionar a pedal y siendo la propulsión eléctrica auxiliar e interrumpiéndose a una velocidad de 25 km/h, tengan una potencia nominal o neta continua máxima superior a 1000 W.

Junto a tal definición, debe tomarse en consideración la ofrecida por 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 adelante, LSV), que viene definida en los siguientes términos:



9. *Ciclomotor: Tienen la condición de 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.

Lo mismo ocurre en Reglamento General de Vehículos, en cuyo Anexo II RGV se les define como: *“Ciclomotor de dos ruedas: 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”.*

Por consiguiente, tanto desde la perspectiva citada del Reglamento de la UE, como del citado Real Decreto Legislativo 6/2015, aunque como veremos a continuación son necesarios más elementos descriptivos, el vehículo con el que circulaba la acusada podría ser tomado formalmente por un ciclomotor, pero hay que tener en cuenta un dato sustancial para la correcta clasificación legal del vehículo, y lo es que, como dice la Audiencia, el vehículo que conducía la acusada era un VMP y, por tanto, no podía ser tomado como un ciclomotor en una reglamentación estrictamente bipartita, de ahí que tal órgano jurisdiccional, suprimió del apartado de hechos probados tal categorización.

CUARTO.- El Dictamen 2/2021, de 21 de junio de 2021, del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, señala, con todo acierto, que dado que en la casi totalidad de los casos que se presentan en la práctica se trata de vehículos no homologados ni matriculados (en el mejor de los casos solo se dispone de un manual de instrucciones), respecto de los que no constan de forma fehaciente sus características técnicas a los efectos de la catalogación conforme a la normativa expuesta, será estrictamente necesario recabar informe pericial sobre tales circunstancias, sin que en principio baste a tal fin la consulta vía internet de modelos similares al que es objeto del atestado o de las actuaciones. No siempre la información de la red es completamente fiable a estos efectos –la colgada por los propios operadores económicos, fabricantes, importadores o comerciantes puede resultar inveraz– y es de gran relevancia constatar las características técnicas del concreto vehículo conducido sujeto al procedimiento, no la de cualquier marca o modelo igual o similar.

Ha de resaltarse que el RD 970/2020 ha matizado el concepto de vehículo de motor del anexo I apartado 12 LSV (con exclusión añadida de los VMP), definido

el de bicicletas de pedales con pedaleo asistido del apartado 7 LSV con adaptación al Reglamento (UE) n° 168/2013 e introducido nuevas categorías conceptuales como la de vehículos de movilidad personal, cuatriciclo ligero, cuatriciclo pesado y ciclo de motor por remisión al Anexo I del Reglamento Europeo, pero sin incluirlas en la LSV y cobijándolas en el RGV.

En definitiva, acudiendo al Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, modificado por el RD 970/2020, observamos las siguientes definiciones:

Ciclomotor. Tienen la consideración de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:

- *Ciclomotor de dos ruedas: 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.*
- *Ciclo de motor: Definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L1e-A.*
- *Vehículo de movilidad personal: 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. Solo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de auto equilibrado.*

Los VMP y los ciclomotores son vehículos con conceptualizaciones normativas diferentes en nuestra legislación interna. Por ello, los VMP constituyen una categoría nueva de vehículos, y desde esta perspectiva, debe ser enjuiciado este recurso de casación. En esencia, conforme al Dictamen citado, destacan los siguientes criterios definitorios:

- Los VMP son una categoría de vehículos y no pertenecen a ella los incluidos en el ámbito de aplicación de la norma reglamentaria europea, entre los que se encuentran los ciclomotores, como tampoco los vehículos sin sistema de auto equilibrado y con sillín (sujetos al ámbito del Reglamento UE en virtud de su art. 2).
- Los VMP son una categoría autónoma, definida de forma independiente en el Anexo II RGV y separada de los vehículos a motor (la nueva definición de estos dada por el RD 970/2020 excluye

expresamente del concepto a los VMP como se dijo), ciclomotores, ciclos de motor y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, por lo que carecen de consideración penal (otra cosa ocurrirá, como decíamos, con los vehículos mal llamados VMP que, en realidad, no lo son, y que, por tanto, podrían alcanzar la estimación hipotética “mínima” de ciclomotor, al amparo del Reglamento UE en relación con la LSV y RGV).

Por ello, 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. Todo ello salvo que se haga un uso fraudulento de estas categorías para camuflar, tras una aparente clasificación VMP, lo que es auténticamente, cuanto menos, un ciclomotor (incluso una motocicleta), intentando burlar de esa forma la reglamentación referida a la exigencia de licencia, que daría lugar al delito objeto de este recurso, y otras normas, como la obligatoriedad del casco o del seguro, de ámbito administrativo, incidiendo –y eso es lo peor– en la seguridad vial, al poner en peligro real la seguridad personal de los demás usuarios de la vía.

Finalmente anotamos que 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, lo que, de conformidad con lo dispuesto en el art. 61 LSV, la conducción tanto de vehículos a motor como de ciclomotores exigirá haber obtenido previamente el preceptivo permiso o licencia de conducción dirigido a verificar que el conductor tenga los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo, en los términos que se determine reglamentariamente. Ambos elementos son exigencias normativas del delito descrito en el art. 384.2 del Código Penal.

En consecuencia, deben constar en los hechos probados de la Sentencia aquellos elementos configurativos del vehículo con el que circulaba la acusada, como lo es su potencia (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, lo que llevará a exigir que, para su uso, sea necesario obtener el oportuno permiso o licencia de conducción, y, en suma, a falta de los elementos documentales que consten en autos, sea precisa su categorización mediante el

oportuno dictamen pericial que sea necesario para su determinación.

En este caso, al no constar tales características, debemos desestimar el motivo, sin que sea necesario ya acometer el estudio del segundo, que se enmarca en consideraciones sobre la culpabilidad de la acusada.

De cualquier modo, y como cláusula de cierre de esta resolución judicial, creemos que la nueva realidad social que nos muestra la multitud de aparatos de las características de los VMP, debería llevar a una clasificación administrativa más clara, dada la diversidad de aparatos con capacidad de circulación, o bien la pronta exigencia de una certificación administrativa, que acredite su configuración técnica, necesaria para su circulación, en los términos que, ciertamente, ya se van legislando en esta materia. Lo propio respecto a la necesidad, o no, de precisar de algún tipo de licencia, conocimientos o capacidad de habilidad técnica para circular con estos nuevos vehículos, y los demás aspectos que se consideren de interés, dada la incidencia en la seguridad vial que a todos nos ha de preocupar.

Fallo

DESESTIMAR el recurso de casación interpuesto por el **MINISTERIO FISCAL** contra Sentencia 165/2020, de 14 de julio 2020 de la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Murcia. ●

