

## **CUESTIÓN CONTROVERTIDA: LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL, ¿INSTRUMENTO TÍPICO DE UN DELITO CONTRA LA SEGURIDAD VIAL?**

**Ana Cristina Andrés Domínguez<sup>1</sup>**

**Resumen:** Las ciudades se han transformado un poco más en los tres o cuatro últimos años como consecuencia de la aparición de los llamados Vehículos de Movilidad Personal (VMP), entre los que destaca el “patinete eléctrico”. Su aparición en la vía pública está generando, además de ventajas indudables para los desplazamientos, situaciones de riesgo que, en ocasiones, se concretan en accidentes, algunos de ellos mortales. En el presente artículo se analizan los problemas que se plantean en torno a estos Vehículos de Movilidad Personal (su posible consideración o no como vehículos de motor y, por ende, su sometimiento a la normativa penal – fundamentalmente la relativa a los delitos contra la seguridad vial; el tratamiento de las muertes o lesiones causadas por estos aparatos, la responsabilidad civil, etc) a la par que se intentan aportar soluciones.

**Palabras clave:** Vehículo de Movilidad Personal; Vehículo a motor.

Recibido: enero 2020. Aceptado: febrero 2020

1 Profesora Titular de Derecho Penal. ORCID ID: 0000-0003-2886-3070  
Departamento de Derecho Público. Facultad de Derecho de la Universidad de Burgos. Dirección Hospital del Rey s/n, 09001 Burgos. E-mail: [acandres@ubu.es](mailto:acandres@ubu.es)

*CONTROVERSIAL ISSUE: PERSONAL MOBILITY VEHICLES,  
TYPICAL INSTRUMENT OF CRIME AGAINST ROAD SAFETY?*

**Abstract:** *Cities have been transformed a little more in the last three or four years as a result of the appearance of the so-called Personal Mobility Vehicles (VMP), among which the vulgarly known as “electric scooter” stands out. Its appearance on public road is generating, in addition to undoubted advantages for displacements, risk situations that, sometimes, result in accidents, some of them fatal. This article analyzes the problems that arise around these Personal Mobility Vehicles (their possible consideration or not as motor vehicles and, therefore, their submission to criminal regulations - fundamentally those related to crimes against security road, the treatment of deaths or injuries caused by these devices, civil liability, etc.) while trying to provide solutions.*

**Key words:** *Personal Mobility Vehicles; motor vehicles.*

## **I. Introducción**

No cabe duda: las ciudades se han transformado un poco más en los tres o cuatro últimos años como consecuencia de la aparición de los llamados Vehículos de Movilidad Personal (VMP), entre los que destaca el vulgarmente conocido como “patinete eléctrico”.

En efecto, todos hemos tenido ocasión de comprobar que cada vez es mayor el número de personas que utilizan el scooter o patinete eléctrico<sup>2</sup> para sus desplazamientos por la ciudad; las aceras de las calles y avenidas de las grandes –y no tan grandes– ciudades se han llenado de estos aparatos. Se podría decir que los patinetes eléctricos forman ya parte habitual del paisaje de las aceras de nuestras ciudades conviviendo con peatones y, también, con bicicletas. Se han convertido, sin duda, en los vehículos de movilidad personal más populares.

---

2 Existen otros tipos de vehículos de movilidad personal, como el monopatín eléctrico, el monociclo eléctrico, el hoverboard, el segway (con asiento opcional), que presentan diversas características. <https://tumovilidadurbana.com/vehiculos-movilidad-urbana/>

A diferencia de los patines y patinetes tradicionales, en los que es la persona la que debe realizar el esfuerzo para moverse, los patinetes eléctricos llevan incorporado un motor, normalmente eléctrico. Se trata de un medio de transporte ligero, atractivo (especialmente para los jóvenes), dotado de una autonomía mejorada y ampliada. Son patinetes totalmente ecológicos, que no contaminan, rápidos y de pequeñas dimensiones. Son cómodos, flexibles y permiten un desplazamiento en tiempo reducido. De ahí que se hayan convertido en una auténtica alternativa al transporte público<sup>3</sup>.

Ahora bien, es una realidad también que la proliferación de estos vehículos de movilidad personal está ocasionando multitud de problemas. Su aparición en la vía pública junto a conductores de vehículos de motor, ciclomotores, bicicletas y peatones está generando, además de ventajas indudables para los desplazamientos, situaciones de riesgo que, en ocasiones, se concretan en accidentes, algunos de ellos mortales<sup>4</sup>. Ello como consecuencia de que estos cacharros están reclamando su espacio en la vía pública, un ámbito que estaba, hasta ahora, repartido entre otros actores.

Sobre la peligrosidad de los VMP han advertido muy distintas instancias, así el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad<sup>5</sup> (CERMI), ha exigido:

“...a los nuevos Ayuntamientos surgidos de las elecciones locales del pasado 26 de mayo que adopten con urgencia ordenanzas municipales que prohíban taxativamente la circulación y el estacionamiento de patinetes eléctricos y demás vehículos de

---

3 <http://www.patinetelectrico.net/patinetes-vehiculos-de-movilidad-personal/> <https://movilidadconectada.com/2019/06/19/patinetes-electricos>

4 En agosto de 2018 fallecía una anciana de 92 años en Esppluges de Llobregat al ser arrollada por dos jóvenes que circulaban en uno de estos dispositivos. El impacto provocó que la mujer cayera al suelo y se golpeará la cabeza, tras lo que fue ingresada en un centro hospitalario donde falleció días después [https://elpais.com/caaa/2018/11/28/catalunya/1543417335\\_555775.html](https://elpais.com/caaa/2018/11/28/catalunya/1543417335_555775.html).

5 El número de personas con discapacidad calculadas por el CERMI es de 3.800.000.

movilidad personal (VMP) en las aceras y demás espacios de uso peatonal, como parques y jardines.-La invasión anárquica de este tipo de vehículos, que colonizan las grandes ciudades, es ya una cuestión de seguridad pública, en términos de emergencia, que pone en peligro la integridad y indemnidad de los peatones, especialmente los más frágiles, como las personas con discapacidad, las personas mayores y los niños y niñas, que están siendo expulsados del espacio público”<sup>6</sup>.

Asimismo, el Defensor del Pueblo en su Informe Anual de 2017, referido a los discapacitados, advierte<sup>7</sup>:

“El uso masivo de este tipo de vehículos, que en la mayoría de los casos son eléctricos y silenciosos, y que circulan a gran velocidad por las aceras, además de ser aparcados indebidamente, está originando que las personas con problemas de movilidad y discapacidad no se percaten de su presencia, y muchas veces no puedan evitarlos, lo que genera obstáculos al tránsito peatonal y puede dar lugar a accidentes de consideración. En el mes de diciembre de 2018 se han conocido los primeros datos de víctimas mortales, consecuencia de accidentes provocados con un patinete eléctrico.

...

La movilidad urbana ha experimentado grandes cambios en un breve espacio de tiempo y las administraciones deben dar una respuesta jurídica ágil y eficaz a estas nuevas formas de desplazamiento, teniendo en cuenta a todos los usuarios que ocupan la vía pública, y preferentemente a los más vulnerables, como son las niñas y niños, las personas mayores y las personas con discapacidad (18017139)”.

---

6 Declaración de 17 de julio de 2019; véase: <https://www.cermi.es/es/actualidad/noticias/el-cermi-exige-los-nuevos-ayuntamientos-regulaciones-locales-que-proh%C3%ADban-la>

7 [https://www.defensordelpueblo.es/wp-content/uploads/2019/10/las\\_personas\\_con\\_discapacidad\\_2018.pdf](https://www.defensordelpueblo.es/wp-content/uploads/2019/10/las_personas_con_discapacidad_2018.pdf)

8 Nota de 14 de diciembre de 2018, <https://www.fiscal.es/web/fiscal/-/la-fiscalia-de-seguridad-vial-investigara-los-atropellos-de-ciclistas-y-patinetes-a-los-peatones-en-las-vias-publicas>

En fin, la Fiscalía de Seguridad Vial<sup>8</sup> ha advertido que:

“Su novedosa y brusca aparición en las vías públicas, en especial de los llamados patinetes, junto a los conductores de vehículos de motor, ciclistas y peatones, está generando junto a ventajas indudables para los desplazamientos, situaciones de incertidumbre y de riesgos, plasmados a veces en accidentes por incumplimiento de las normas correspondientes o desconocimiento de cuáles son de aplicación. Los informes de las Policías Locales se refieren a ellos y a la progresión del número de accidentes en 2018. En los 11 primeros meses de 2018, en un total de 44 ciudades, se han contabilizado las siguientes cifras: 273 accidentes, de los que en principio en 203 habría algún tipo de responsabilidad del patinador. En cuanto al número de denuncias por infracciones administrativas los datos no están siempre cuantificados, pero podemos destacar las 2330 impuestas en Barcelona capital. La cifra es provisional y la definitiva apunta a una muy superior”<sup>9</sup>.

La conclusión en este punto es clara: se ha producido en los últimos años un incremento significativo del peligro de producción de accidentes como consecuencia de la irrupción de unas decenas de miles de los nuevos Vehículos de Movilidad Personal; las primeras muertes, así como lesiones y daños, ya se han producido, y la previsión es que no dejarán de aumentar, pues diariamente se añaden nuevos vehículos de este tipo al tráfico, de vehículos automóviles y peatones, de las ciudades.

---

9 Las causas de los accidentes serían: “...la falta de control sobre las posibles deficiencias o carencias técnicas del vehículo, así como a la velocidad del patinete en relación con las circunstancias del tráfico, su irrupción súbita y sin control en la vía, el atravesar la calzada en rojo para los peatones, subrayándose la dificultad de convivencia en los carriles-bici con los ciclistas, así como con los peatones y vehículos de motor. En todo caso falta conciencia de respeto a las normas. En este contexto deben plantearse las responsabilidades a las empresas vendedoras y comercializadoras para esmerarse en las instrucciones de uso y de los Ayuntamientos para constatarlas y promover cursos exhaustivos de formación en el manejo y normativa que les obliga”.

## II. Las ordenanzas municipales

La mayor parte de los problemas que generan los patinetes eléctricos y demás vehículos de movilidad personal, tienen su origen en la ausencia de una regulación general precisa sobre su uso. Los patinetes eléctricos y demás vehículos de movilidad personal se encuentran, desde este punto de vista, en un cierto “limbo” jurídico.

Sí existen, sin embargo, ordenaciones municipales que abordan el problema de los vehículos de movilidad personal. Cabe citar, a título de ejemplo, la Ordenanza de Movilidad de Valencia, en vigor desde el 8 de junio de 2019<sup>10</sup>, cuyo Capítulo III, del Título Tercero, se refiere a los vehículos de movilidad personal (o vehículos de movilidad urbana). En el mismo, tras efectuar una clasificación según sus características técnicas (artículo 43: Tipo A - plataformas, monociclos y patinetes eléctricos ligeros, de menor tamaño –y Tipo B– patinetes eléctricos de mayor tamaño), se fijan las condiciones generales para su circulación, entre otras, la edad permitida (16 años), la prohibición de circular utilizando cascos, auriculares, dispositivos de telefonía móvil u otro sistema de comunicación que implique uso manual, la recomendación de disponer de un seguro de responsabilidad civil con cobertura en caso de accidente para daños a terceras personas, personales o materiales, y, en todo caso, el respeto en todo momento de las normas generales de circulación establecidas en la propia Ordenanza, y en la normativa y legislación vigente en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (artículo 44). Por lo que se refiere a las zonas de circulación y velocidad de los vehículos de movilidad personal, la Ordenanza, tras prohibir su circulación por las aceras, señala que la misma tendrá lugar preferentemente por los carriles bici situados a cota de calzada sin superar los 20 km/h, por carriles bici marcados sobre las aceras a velocidad moderada, no supe-

---

10 Aprobada por Acuerdo de 25 de abril de 2019, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de 17 de mayo de 2019 [file:///C:/Users/falvarez/Downloads/ORDENANZA\\_DE\\_MOVILIDAD\\_castellano\\_BOP.pdf](file:///C:/Users/falvarez/Downloads/ORDENANZA_DE_MOVILIDAD_castellano_BOP.pdf)

rior a 15 km/h, por la calzada de ciclocalles y otras vías de sentido único donde esté limitada la velocidad de circulación a 30 km/h (siempre que no se haga a una velocidad anormalmente reducida), por los carriles señalizados a 30 Km/h en calzadas de varios carriles de circulación (siempre que no se haga a una velocidad anormalmente reducida) y por las calles peatonales a una velocidad moderada, similar a la de una persona a pie, nunca superior a 10 km/h (los de Tipo B tienen prohibido circular por las calles peatonales) (artículo 45).

En el apartado relativo a las infracciones, la Ordenanza califica de infracción muy grave el circular con un vehículo de movilidad personal superando en más de un 50 por ciento la velocidad máxima autorizada o la tasa de alcohol prevista reglamentariamente o con presencia de drogas (artículo 117).

La Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid, aprobada con fecha 5 de octubre de 2018<sup>11</sup>, clasifica (Título Tercero, Capítulo III) los vehículos de movilidad urbana en cinco categorías (A, B, C0, C1 y C2) (artículo 175). Entre las características generales de los mismos, fija la edad mínima para su uso en los 15 años, la prohibición de circular con auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, con tasas de alcohol superiores a las establecidas en la normativa general de tráfico, o bajo los efectos de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas y la obligación, entre otras, de respetar en todo momento las normas generales de circulación establecidas en la propia Ordenanza, y en la normativa y legislación vigente en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (artículo 176).

En lo que respecta a las zonas de circulación y velocidad, se prohíbe con carácter general la circulación por las aceras y demás espacios reservados con carácter exclusivo para el trán-

---

11 [https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2018\\_45.pdf?idNormativa=5ccdb732cef96610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&nombreFichero=ANM2018\\_45&cacheKey=212](https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2018_45.pdf?idNormativa=5ccdb732cef96610VgnVCM2000001f4a900aRCRD&nombreFichero=ANM2018_45&cacheKey=212)

sito, estancia y esparcimiento de los peatones. Los vehículos de movilidad personal podrán circular por ciclocalles, carriles bici, pistas bici, por la calzada de calles integradas dentro de las zonas 30, respetando la prioridad del peatón, y por las calles en que en todos sus carriles la velocidad máxima de circulación sea de 30 km/h, siempre que la anchura del vehículo lo permita en condiciones de seguridad (la circulación de estos vehículos por la calzada se realizará por la parte central del carril); los vehículos de tipo A y B que circulen por la calzada deberán disponer de timbre, sistema de frenado, luces y elementos reflectantes debidamente homologados, la persona que los utilice en la calzada debe mantenerse en pie sobre el vehículo y se recomienda la utilización de casco debidamente homologado; los vehículos de movilidad personal del tipo A y B podrán circular por las aceras bici con una velocidad no superior a 10 km/h y por las sendas bici con una velocidad que no podrá exceder de los 20 kilómetros por hora, debiendo limitarse a 5 km/h en los días u horarios con mayor intensidad de tránsito peatonal; los del tipo C podrán circular por las vías ciclistas acondicionadas de la tipología ciclocarril; pueden circular también por los parques públicos, por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas (en caso de tratarse de sendas compartidas con el peatón se limitará la velocidad de circulación a 5 km/h, respetando en todo momento la prioridad del peatón). En todo caso, la circulación en parques públicos de vehículos de movilidad personal del tipo C1 con uso económico requerirá de autorización previa del órgano municipal de gestión del parque, y no se permitirá la circulación del tipo C2 salvo en el caso de los utilizados para la distribución urbana de mercancías a establecimientos situados en el interior del parque. Se prohíbe la circulación por carriles bus así como por accesos y tramos no semaforizados de la M-30 (artículo 177)<sup>12</sup>.

---

12 <http://web.icam.es/bucket/BOCM-Ordenanza%20movilidad%20sostenible%20Madrid.pdf>



Por último, la Ordenanza Municipal de Sevilla –tras la modificación aprobada por Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento del 19 de septiembre de 2019– (Título IV bis, artículo 51 bis) autoriza la circulación de los denominados vehículos autoequilibrados (monociclos eléctricos, Segway y Hoverboard) y patinetes eléctricos sin sillín que cumplan los requisitos establecidos en la misma (Anexo V: Monociclos eléctricos: un máximo de 15 kilos, una potencia inferior a 500w y una velocidad de menos de 20 kilómetros hora; Hoverboard: menos de 15 kilos, potencia máxima de 700w y un límite de 20 kilómetros hora; Segway: menos de 30 kilos, potencia inferior a 1.000 w y un límite de 20 kilómetros hora –los Segway sólo podrán ser destinados a un uso con fines turísticos y su régimen de circulación será conforme determine la autorización prevista en los artículos 65 y 66 de esta Ordenanza–; Patinetes eléctricos sin sillín: menos de 15 kilos, un máximo de 250 w y un límite de 25 kilómetros hora). Se señala así mismo la edad mínima para conducir que es de 15 años, la prohibición de circular con auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, con tasas de alcohol superiores a las establecidas en la normativa general de tráfico, o bajo los efectos de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, la obligación del conductor de someterse a las pruebas para la detección de alcohol o de la presencia de drogas en el organismo, así como de respetar en todo momento las normas generales de circulación establecidas en la propia Ordenanza, y en la normativa y legislación vigente en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. En cuanto a las zonas de circulación y velocidad permitida, estos vehículos podrán circular por las vías ciclistas de la ciudad. No se permite su circulación por aceras, zonas peatonales, ni en calzada salvo en zonas declaradas como Zona 30 ó 20 y en las calles con un único carril de un sentido de circulación cuya velocidad máxima permitida esté limitada como máximo a 30 km/h, siempre que en los mismos no exista vía ciclista y la circulación se produzca por el centro de la calzada. En vías ciclistas deberán de circular a velocidad moderada, sin que supere 15 km/h. En

caso de itinerarios ciclistas compartidos con el peatón, deberán de reducir la velocidad a 10 km/h. En las zonas declaradas Zona 30 ó 20 deberán ajustar su velocidad a la velocidad máxima permitida para dicha vía, sin que en ningún caso puedan exceder de la velocidad de 25 km/h. Deberán respetar siempre la prioridad de paso de los peatones por las zonas a tal efecto determinadas, y especialmente en itinerarios compartidos donde siempre tendrá prioridad el peatón, así como la señalización general y la normativa sobre tráfico, circulación y seguridad vial, y aquella otra que se pudiera establecer expresamente al efecto por las autoridades municipales<sup>13</sup>.

De las distintas ordenanzas de movilidad que, a título de ejemplo, se han reseñado<sup>14</sup> se puede extraer la conclusión de que, con carácter general:

- a) Se prohíbe la circulación de los vehículos de movilidad personal por las aceras y demás espacios reservados al peatón;
- b) Sólo se permite su circulación por determinadas vías (carriles bici, aceras bici, sendas bici, ciclocalles, calzadas con velocidad limitada a 30 km/h, etc.);
- c) El límite de velocidad señalada suele ser de 20 ó 25 km/h (que en algunos casos se reduce a 15 ó 10 km/h, dependiendo de la vía que se esté transitando).

---

13 <https://www.dipusevilla.es/system/modules/com.saga.sagasuite.theme.diputacion.sevilla.corporativo/handlers/download-bop.pdf?id=64111150-ec11-11e9-8724-0050569fe27b>

14 Durante 2019 se ha aprobado alguna otra en diferentes ciudades, valga a título de ejemplo la “Ordenanza municipal reguladora de los vehículos de movilidad personal (VMP) de los tipos A y B”, de Zaragoza, de 30 de abril de 2019 (publicado en el BOP núm. 106 de 13 de mayo ([http://boletin.dpz.es/BOPZ/UploadServlet?ruta=Boletines\2019\106\Edictos\bop\\_3942\\_2019.pdf](http://boletin.dpz.es/BOPZ/UploadServlet?ruta=Boletines\2019\106\Edictos\bop_3942_2019.pdf)); o la Ordenanza de movilidad de la ciudad de Málaga, que está siendo sometida a información (<http://movilidad.malaga.eu/opencms/export/sites/movilidad/content/galerias/Documentos-del-site/Ordenanza-de-Movilidad.pdf>).

En definitiva, durante los próximos meses y años veremos cómo se van aprobando en los distintos núcleos urbanos las correspondientes ordenanzas.

- d) Se prohíbe circular superando la tasa de alcohol señalada reglamentariamente o bajo los efectos de las drogas;
- e) Se recuerda la obligación de respetar en todo momento las normas generales de circulación establecidas en la propia Ordenanza, y en la normativa y legislación vigente en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

### III. Normativa estatal

En la actualidad y en tanto no se elabore una normativa específica, solo se dispone –como norma estatal– de la Instrucción 16/V–124 de la Dirección General de Tráfico<sup>15 16</sup>.

El primer problema con el que nos encontramos con esta “Instrucción” es el de dilucidar su verdadera naturaleza; es decir: si se trata de una norma, y que incluye, por tanto, contenidos regulatorios, imperativos, o más bien de un documento en el que se recuerda normativa ya en vigor y se plasman sugerencias dirigidas a los Ayuntamientos para incluir en las futuras ordenanzas municipales, para evitar que se plasmen en las normas locales

---

15 [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/otras-normas/modificaciones/2016/Instr\\_16\\_V\\_124\\_Vehiculos\\_Movilidad\\_Personal.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/otras-normas/modificaciones/2016/Instr_16_V_124_Vehiculos_Movilidad_Personal.pdf)

16 El 3 de diciembre de 2019 la Dirección General de Tráfico publica la Instrucción 2019/S – 149 TV – 108 sobre aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos que deroga la Instrucción de la Dirección General de Tráfico 19-V/134 sobre matriculación de vehículos L1e-A. <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/normativa-legislacion/otras-normas/normas-basicas/Instruccion-VMP-y-otros-vehiculos-ligeros.pdf>. En relación con los vehículos de movilidad personal, esta última Instrucción adelanta la definición de VMP prevista en la próxima modificación el Reglamento General de Vehículos (p. 6): “*El proyecto de modificación del Reglamento General de Vehículos definirá al Vehículo de Movilidad Personal 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*”.

muy diferentes puntos de vista, que terminen llevando a la comisión por los ciudadanos de distintas clases de error sobre el Ordenamiento<sup>17</sup>.

Desde luego que la lectura de la Instrucción no despeja con claridad las incógnitas aludidas en el párrafo anterior. En efecto, en el Preámbulo de la Instrucción, y tras clarificar con precisión los términos del problema:

*“Tradicionalmente el tráfico urbano se ha disciplinado jurídicamente en nuestro país diferenciando peatón y vehículo de motor. Al primero se le asignaba como espacio natural las aceras y al segundo las calzadas. Sobre esta separación se establecieron las principales normas de tráfico que rigen en las ciudades, como las relativas a restricciones, señalización, prioridades de paso, prohibiciones, etc.”,*

---

17 El artículo 6 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, se dispone:

*“Instrucciones y órdenes de servicio.*

*1. Los órganos administrativos podrán dirigir las actividades de sus órganos jerárquicamente dependientes mediante instrucciones y órdenes de servicio.*

*Cuando una disposición específica así lo establezca, o se estime conveniente por razón de los destinatarios o de los efectos que puedan producirse, las instrucciones y órdenes de servicio se publicarán en el boletín oficial que corresponda, sin perjuicio de su difusión de acuerdo con lo previsto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.*

*2. El incumplimiento de las instrucciones u órdenes de servicio no afecta por sí solo a la validez de los actos dictados por los órganos administrativos, sin perjuicio de la responsabilidad disciplinaria en que se pueda incurrir”.*

Aparentemente en este precepto se pone de manifiesto que las instrucciones son expresión no de una potestad reglamentaria sino de la jerárquica, pues no innovan el Ordenamiento. No creemos, sin embargo, que ello sea así, o mejor dicho: no creemos que eso siempre sea así. Efectivamente, ya ÁLVAREZ GARCÍA (*El delito de desobediencia de los funcionarios públicos*, Barcelona, 1988, págs. 47 y ss.) puso de manifiesto, en referencia a las “Circulares”, que nos encontrábamos ante un auténtico “cajón de sastre” que podía tener muy distintos contenidos: desde normas, hasta actos, pasando por meras “notas informativas”, y con las “Instrucciones” nos hallamos en el mismo caso. Es decir: el vehículo (la “Instrucción”) no determina el contenido, que puede tener, como se acaba de indicar, muy diferente naturaleza jurídica.

se observa lo siguiente:

*“En estas condiciones, y en tanto no se elabore una normativa específica sobre los referidos vehículos, la Dirección General de Tráfico **propone** los siguientes criterios”.*

Es decir, la propia Instrucción descarta sentido imperativo alguno a lo recogido en la misma, con lo que difícilmente podemos concluir que nos encontremos ante una norma “en sentido jurídico”<sup>18</sup>, una norma reglamentaria. No obstante lo anterior, y a renglón seguido, en la Instrucción se declara (punto Primero):

*“Los Ayuntamientos establecerán limitaciones a la circulación en las vías urbanas, dependiendo, de la velocidad máxima por construcción, masa, capacidad, servicio u otros criterios que se consideren relevantes”.*

En este caso nos hallamos ante una “norma” de “atribución de competencias” a los Ayuntamientos, efectuada en una “disposición” que ni por rango de la misma ni de quien la emite, está en condiciones de efectuar semejante imputación<sup>19</sup>.

El resto de los preceptos de esta Instrucción se limitan a recordar otros de legislación estatal y, asimismo, las competencias municipales en distintos aspectos.

---

18 Véase en este sentido, ÁLVAREZ GARCÍA, FJ, *La estructura de la norma penal. La polémica entre valorativismo e imperativismo*, Valencia, 2001, *passim*.

19 Es 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, el que establece las competencias de los Ayuntamientos en la materia; en concreto, y por lo que ahora interesa, en su artículo 7 b) se atribuye a los Ayuntamientos: *“La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.*

En definitiva: no existe una normativa específica –con la excepción a la que nos referiremos abajo– más allá de la dictada con carácter general en materia de tráfico, seguridad vial, industria, etc.; y la Instrucción de la Dirección General de Tráfico se limita a recordar normativa, esencialmente. Sin embargo, es indudable que cumple un importante papel, que es el de recordar el marco general en el que se tiene que dictar la normativa municipal, y por ello mismo lleva a cabo un cierto papel “armonizador” de la legislación local que se está dictando en la materia<sup>20</sup>.

#### **IV. Criterios legales para el uso de VMP**

En la Instrucción ya citada se recuerdan los siguientes criterios (dirigidos a la elaboración de la normativa municipal):

1º) Respecto de su catalogación técnica y jurídica, los dispositivos de movilidad personal tienen la consideración de “vehículos” de acuerdo con la definición que de los mismos establece el apartado 6 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<sup>21</sup>.

2º) En cuanto a su diseño, fabricación y comercialización, los vehículos de movilidad personal deben atenerse a los requisitos técnicos establecidos en la legislación vigente en materia de seguridad industrial y de seguridad general de los productos, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 21/1992, de 16 de Julio, de Industria.

3º) Los vehículos de movilidad personal, y por lo tanto los patinetes eléctricos, no se pueden catalogar como vehículos a motor, por cuanto su configuración y exigencias técnicas no permiten obtener las correspondientes homologaciones para ser

---

20 En este sentido, la disposición de “entrada en vigor”

21 Son “vehículos”, “*El aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2º*”.

considerados de este modo, pues no están incluidos en el campo de aplicación de la reglamentación armonizada, a nivel europeo, en esta materia ni en el RD 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos a motor y sus remolques.

4º) Los vehículos de movilidad personal no se pueden asimilar al peatón, de lo que se deriva que no puede hacerse uso de los mismos en las aceras y demás espacios reservados al peatón; a no ser que quien tiene la competencia para la regulación de esos espacios, es decir: la autoridad municipal, habilite expresamente los dichos lugares para que sean compartidos por los peatones<sup>22</sup>.

5º) Físicamente, los vehículos de movilidad personal podrán ubicarse en la calzada, en tanto que ello se haya autorizado expresamente por la Autoridad Municipal; ésta, sin embargo, podrá permitir la circulación por aceras, parques o zonas peatonales, así como habilitar carriles especiales haciendo indicación de las limitaciones y prohibiciones precisas, en orden a garantizar la seguridad de la vía pública. En caso de que se hayan asimilado, los vehículos de movilidad personal, a ciclos y bicicletas, será de aplicación para éstos lo dispuesto en la normativa de tráfico, seguridad vial y circulación de vehículos a motor. En conclusión: el uso de los vehículos de movilidad personal debe realizarse atendiendo a las normas del ordenamiento jurídico vial.

6º) No tratándose de vehículos a motor, para la normativa de tráfico, y tal y como se ha indicado más arriba, no se requiere autorización administrativa para circular; todo ello sin perjuicio de las exigencias técnicas o de cualesquiera otra naturaleza que la Autoridad Municipal pueda exigir para el uso de los vehículos de movilidad personal en las vías de su competencia.

---

22 De lo acabado de señalar se van a deducir importantes indicaciones en relación a la tipificación como imprudentes, tal y como veremos más adelante, de determinadas conductas llevadas a cabo por conductores de vehículos de movilidad personal, que no con escasa frecuencia, y en contra de la norma, invaden espacios acotados para su uso por los peatones, exclusivamente.

7º) No tratándose de vehículos de motor no existe obligación de aseguramiento; ello no obsta a que el usuario o propietario pueda voluntariamente contratar un seguro en los términos establecidos en la legislación general de seguros o se vea obligado a hacerlo si la Autoridad Municipal así lo establece para su utilización en la vía urbana<sup>23</sup>.

8º) Sí introduce la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico, una norma “propia”, es decir: un verdadero ejercicio del poder reglamentario, en el punto Quinto:

*“Autorización expresa para determinados VMP y ciclos de más de dos ruedas. Los VMP y ciclos de más de dos ruedas que estén destinados a realizar actividades económicas de tipo turístico o de ocio deberán obtener previamente una autorización de la Autoridad Municipal en la que figurará, en todo caso, el recorrido a realizar, horario y cuantas limitaciones se establezcan para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. La Autoridad municipal recabará los informes vinculantes que considere oportunos”.*

9º) El Anexo I de la Instrucción a la que nos estamos refiriendo –y también con pleno sentido normativo–, efectúa una clasificación de los vehículos de movilidad personal en función de sus características técnicas. Pues bien, de acuerdo a dicha clasificación los patinetes eléctricos con una masa de 25 Kg y cuya velocidad máxima es de 20 Km por hora pertenecerían al grupo A (monociclos, ninebots, plataformas...); los patinetes eléctricos con una masa de 50 Kg y que pueden alcanzar una velocidad de 30 Km por hora ya entrarían en el grupo B (patinetes eléctricos que no superan la velocidad de 30 Km por hora, Segway...).

---

23 Obviamente la no exigencia de aseguramiento va a ocasionar, en no pocos supuestos, que personas que sufran daños personales o materiales como consecuencia de la actuación de un tercero que conduzca un VMP, queden desprotegidas ante una declaración de insolvencia. Por ello, pareciera que lo único juicioso, para protección de los ciudadanos, sea la exigencia de aseguramiento para todos estos vehículos (así como para las bicicletas y vehículos similares).



## V. Vehículos de Movilidad Personal que sí son “vehículos de motor”

Conviene llegados a este punto hacer una puntualización: según la normativa de tráfico –como ya se ha señalado– los vehículos de movilidad personal no se pueden catalogar como vehículos a motor. En nuestra opinión, sin embargo, esto solo es posible respecto de aquéllos que no pueden alcanzar una velocidad superior a 20 ó 25 Km por hora. No obstante, y como la realidad ha puesto tozudamente de manifiesto, existen vehículos de movilidad personal –en concreto patinetes eléctricos o de gasolina, con o sin asiento, o Scooter pequeños– cuya velocidad puede llegar a superar los 45 Km por hora, e incluso vehículos de movilidad personal que poseen unas características técnicas, potencia de motor y velocidad semejantes –si no las mismas– a las de los ciclomotores.

A lo anterior hay que añadir la manipulación de la que son objeto, en no pocas ocasiones, los motores de los vehículos de movilidad personal para que puedan alcanzar una velocidad superior. En estas ocasiones nos encontramos con que, de hecho, vehículos que no son “de motor” de acuerdo con la normativa, se convierten en “de motor” por la manipulación de su mecánica. Obviamente, carece de sentido hacer depender la calificación de lo “que fue” y ya “no es”. Es decir: se tratará de un vehículo de motor no por las calificaciones previas del fabricante sino por las que merezca el estado del vehículo en el momento del hecho.

Debe anotarse, también, el hecho de que algunas empresas, eludiendo la normativa administrativa que les es aplicable, matriculan el mismo modelo de vehículo y lo legalizan como ciclomotor, comerciándolo como vehículo de movilidad personal. En estos casos, entendemos, que los vehículos de movilidad personal pueden ser perfectamente equiparados a los ciclomotores<sup>24</sup>, quedando por lo tanto sometidos a las prescripciones del

---

24 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: Tienen la condición de ci-

Código penal en materia de delitos contra la seguridad vial<sup>25</sup>. En realidad, en este caso, nos encontramos con algo que no se puede menos que definir como “fraude de ley”, tratando con la comercialización bajo una determinada categoría, hacer ver que en su esencia se trata de un VMP, cuando no es así.

En conclusión: los patinetes eléctricos o vehículos de movilidad personal cuya velocidad máxima no exceda de 20 ó 25 Km por hora, no pueden ser calificados de vehículos a motor ni ciclomotor, por lo que no pueden ser instrumento típico, no son aptos, para la comisión de un delito contra la seguridad vial de los recogidos en los artículos 379 y ss. del Código Penal.

## **VI. Lesiones o muertes imprudentes cometidas por medio de un VMP**

Ahora bien, no se puede obviar que los VMP son “vehículos” y que su uso puede entrañar un peligro para los demás usuarios de la vía, en especial para el peatón; vehículos que por sus características –están dotados únicamente de dos ruedas por lo que su manejo exige mantener el equilibrio necesario para que el aparato no pierda estabilidad, debiendo estar el conductor, en todo momento, en condiciones de ejercer el control sobre el

---

clomotores 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 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico.

- 25 En este sentido se manifestaba el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial en su escrito sobre Movilidad Sostenible y Responsabilidad Penal de Conductores de Bicicleta y VMP dirigido a los policías locales, de 9 de enero de 2019, al señalar que estos vehículos “son ciclomotores o motocicletas en la definición que da el Anexo 1.9 LSV y Anexo 2.A del Reglamento de Vehículos” y “pueden estar sometidos a las prescripciones del CP”, de manera que “cuando se detecten conducciones con exceso de velocidad punible, bajo la influencia de alcohol o drogas o temerarias de los arts. 379 – 381 CP, los Agentes levantarán atestado en el que consignen un informe o estudio sobre las características técnicas del vehículo y lo remitirán al Fiscal Delegado de Seguridad Vial”.

mismo— requieren que el conductor sea diligente y observe el debido cuidado en su utilización. Cuando no es así, y el patinete eléctrico ocasiona el atropello de un peatón causando lesiones o incluso su fallecimiento, se deberá acudir a los correspondientes preceptos del Código penal relativos a los delitos de lesiones u homicidio por imprudencia (arts. 152 y 142 del Código penal respectivamente)<sup>26</sup>. Imprudencia que, entendemos, deberá ser calificada de grave en aquellos supuestos en los que, verbigracia, el conductor del patinete circula fuera de las vías permitidas, excede de la velocidad establecida para su circulación, supera la tasa de alcohol señalada reglamentariamente, conduce bajo los efectos de las drogas, circula utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos reproductores de sonido, maneja el móvil o cualquier otro medio o sistema de comunicación que implique uso manual.

El problema va a consistir en la dificultad para establecer en cada caso la norma de cuidado con objeto de construir la imprudencia, y ello porque en buena parte de las ocasiones: o no hay norma reglamentaria (son escasos los municipios en los que ya se ha aprobado una Ordenanza de Movilidad) o son divergentes entre municipios las que existan (por ejemplo, en relación a la edad mínima para conducir en VMP). Ello obligará en numerosas ocasiones a determinar cuál era la diligencia debida a base de las normas generales de prudencia, con lo que la igualdad en la valoración de casos similares se va a resentir.

Ese problema, por el contrario, no se planteará en relación a aquellos vehículos de movilidad personal —y más en concreto patinetes eléctricos— cuyas características técnicas, potencia de motor y velocidad (superior a 25 Km por hora) sean las mismas o asimiladas a las de un ciclomotor, deben tener la considera-

---

26 En el caso del atropello mortal ocurrido en Esplugues de Llobregat, el conductor del patinete será acusado de un delito leve de homicidio por imprudencia menos grave (art. 142. 2 del Código penal) <https://www.lavanguardia.com/local/baix-lobregat/20190802/463813161973/atropello-mortal-patinete-electrico-multa-delito-esplugues-lobregat.html>

ción de ciclomotor y, en consecuencia, de instrumento idóneo para la comisión de un delito contra la seguridad vial. En estos supuestos, si la conducción se lleva a cabo bajo la influencia del alcohol o de las drogas, serán de aplicación las prescripciones del Código penal, en concreto el artículo 379. 2, CP.

En cualquier caso, urge una regulación precisa y general que proceda a la catalogación de los distintos vehículos de movilidad personal –distinguiendo con claridad cuales tienen la consideración de ciclomotor (o vehículo de motor)– y dé respuesta a todos los problemas que en la actualidad plantea el uso de los patinetes eléctricos y demás vehículos de movilidad personal<sup>27</sup>. En este sentido, parece que la Dirección General de Tráfico está trabajando en un conjunto de directrices nacionales para el uso de los vehículos de movilidad personal en las grandes ciudades, existiendo un borrador de Real Decreto en el que, entre otros extremos, se prevé la prohibición de circulación por las aceras, se establece un límite de velocidad de 25 Km por hora y se prescribe la exigencia de suscripción de un seguro de responsabilidad civil<sup>28 29</sup>.

27 La Fiscalía General del Estado en su Memoria de 2018 calificaba de “*imperiosa la necesidad de abordar una regulación mínima que, con la oportuna coordinación entre las Administraciones Públicas competentes, incluya las autorizaciones, condiciones de uso, aseguramiento y limitaciones de circulación de los referidos vehículos como recordaba el Defensor del Pueblo en su Recomendación de 22 de marzo de 2017*”. Capítulo III, Apartado 5. 4. 3 Circulación por las vías públicas de Vehículos de Movilidad Personal (VMP) Memoria Fiscalía General del Estado de 2018 [https://www.fiscal.es/fiscal/PA\\_WebApp\\_SGNTJ\\_NFIS/descarga/MEMFIS18.PDF?idFile=f9e5ea88-f1f6-4d21-9c24-d2ffd93eabc3](https://www.fiscal.es/fiscal/PA_WebApp_SGNTJ_NFIS/descarga/MEMFIS18.PDF?idFile=f9e5ea88-f1f6-4d21-9c24-d2ffd93eabc3).

28 <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2019/02FEBRERO/0211Uso-patinetes-en-ciudad.shtml#.XXIzqgzbcs>  
<https://movilidadconectada.com/2019/06/19/patinetes-electricos-como-esta-la-legislacion-actual/>

29 La importancia de disponer de un seguro de responsabilidad civil con cobertura en caso de accidente para daños a terceras personas, personales o materiales, queda puesta de manifiesto por recientes resoluciones que condenan a las compañías de seguros - con las que se había contratado un seguro por parte de las empresas de alquiler de bicicletas y patinetes eléctricos - a indemnizar los daños ocasionados por los conductores de los mismos; entre otras, la SAP, Barcelona, 17<sup>ª</sup>, 363/2019, de 11 de junio o la SAP, Madrid, 20<sup>ª</sup>, 425/2018, de 26 de noviembre, en un supuesto de atropello con patinete eléctrico alquilado.

## VII. La conducción bajo la influencia del alcohol o drogas y la conducción etflica: Art. 379. 2 CP

La conducción de un vehículo de movilidad personal –y, en concreto, de un patinete eléctrico– que por sus características técnicas, potencia de motor y velocidad debe ser considerado un ciclomotor, llevada a cabo bajo la influencia de alcohol o drogas entra –como ya se ha indicado anteriormente– dentro de las prescripciones del art. 379.2 CP.

El inciso primero del artículo 379.2 del Código Penal castiga con pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de seis a doce meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior de uno y hasta cuatro años, conducir bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. Esta figura delictiva se caracteriza por la concurrencia de dos elementos: uno, de naturaleza objetiva, consistente en el grado de impregnación alcohólica que padece el sujeto activo, y otro subjetivo, que se refiere a la influencia que tal grado de impregnación alcohólica determina en la conducción<sup>30</sup>. No basta, pues, con la ingesta de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, o con la presencia de una tasa de alcohol superior a la prevista reglamentariamente<sup>31</sup>; es preciso que dichas circunstancias hayan influido en la conducción de manera negativa.

El primer medio para valorar la negativa influencia que las drogas tóxicas o las bebidas alcohólicas tienen en la conducción, es la detección de las sustancias tóxicas en el organismo

---

30 Entre otras, SAP, Jaén, 2ª, 334/2016, de 21 de diciembre.

31 Artículo 20 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

del conductor<sup>32</sup>. Ahora bien, la prueba de detección del alcohol y de las demás sustancias típicas tiene gran utilidad en orden a valorar el grado de impregnación y de afectación de las mismas a las facultades del conductor, sin embargo, por sí sola no tiene la entidad suficiente para fundamentar la influencia negativa que

32 La realización de las pruebas para la detección de drogas tóxicas y bebidas alcohólicas se encuentra regulada en el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, artículos 22, 23 y 24 con relación a las bebidas alcohólicas: Realización de dos pruebas de detección por aire espirado, con un intervalo mínimo de 10 minutos entre ambas, existiendo la posibilidad de repetición de las pruebas a efecto de contraste, que consistirá normalmente en un análisis de sangre, orina o análogos; y, artículo 28 en lo referente a las drogas tóxicas, debiéndose tener en cuenta así mismo, respecto estas últimas, lo dispuesto en el artículo 796. 7ª de la Ley de Enjuiciamiento Criminal: La prueba consiste en tomar una muestra de saliva, muestra indiciaria; si la misma arroja un resultado positivo o el conductor presenta signos de haber consumido sustancias, se toma una segunda muestra –muestra evidencial– que será analizada en el laboratorio. A efectos de contraste, el conductor puede solicitar un análisis de sangre, de orina o análogo. Las muestras de sangre y saliva se envían al laboratorio a donde llegan en tubos precintados, dentro de neveras precintadas, en vehículos expresamente dedicados al transporte de muestras biológicas, procedentes de las distintas Unidades de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. En el Laboratorio se comprueba (bridas de seguridad) que las neveras han llegado en correctas condiciones de seguridad y guardado la cadena de custodia. A continuación, se vacía su contenido y se chequea toda la documentación, registrando la hora y fecha de recepción. Se procede a la entrada de datos en el Sistema de Gestión de Laboratorio, mediante el escaneado de las muestras. La muestra ya está lista para analizarse. Las muestras son acondicionadas (se separa la saliva de todas las posibles impurezas) para ser procesadas en los equipos analíticos. Los equipos están formados por un cromatógrafo de masas y un espectrómetro de gases, que son los que determinan que tipo de droga hay en la muestra. Son capaces de detectar hasta 40 tipos de sustancias distintas, y desde cantidades tan pequeñas como un nanogramo. Los resultados son revisados uno a uno por personal facultativo especializado. A continuación, se procede a la firma del informe final para su envío a la Jefatura correspondiente. El informe del laboratorio se incorpora al expediente y continúa su tramitación [http://revista.dgt.es/es/sabia-que/normas/2018/0703como-se-hace-un-control-de-drogas.shtml#\\_XXjDtCgzbcz](http://revista.dgt.es/es/sabia-que/normas/2018/0703como-se-hace-un-control-de-drogas.shtml#_XXjDtCgzbcz)

el alcohol y las demás sustancias ejercen en las capacidades para conducir<sup>33</sup>; sin olvidar, que la misma puede faltar bien porque el sujeto se ha negado a su práctica o bien porque no ha sido posible su realización. En definitiva, la prueba de detección del alcohol y demás sustancias típicas únicamente da cuenta de la ingesta, pero no es ni la única prueba acreditativa del delito tipificado en el artículo 379.2, inciso primero, ni se trata siempre de una prueba necesaria e imprescindible para su existencia<sup>34</sup>. Es preciso, en consecuencia, tomar en consideración y valorar otros datos que permitan acreditar esa influencia negativa<sup>35</sup>.

33 ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, J. R.: *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*, Tecnos, Madrid, 2019, p. 179.

34 SSTS 794/2017, de 11 de diciembre y 436/2017, 15 de junio: “...para la subsunción del hecho enjuiciado en el referido tipo penal no basta comprobar el grado de impregnación alcohólica del conductor; es menester que, además, esté igualmente acreditado que el mismo conducía bajo la influencia de tal ingestión <...>. Sin perjuicio, claro está, de que el Juzgador pueda inferir razonablemente dicha influencia en atención al alto grado de impregnación alcohólica del conductor”; SSAP, Barcelona, 5ª, 712/2018, de 19 de noviembre: “... en defecto de la diligencia más arriba referida, debe estarse al resto de indicios que puedan contribuir a afirmar o negar la presencia de los elementos típicos exigidos por el [art. 379](#) del CP. <...> la prueba de determinación de la tasa de alcoholemia no es la única posible para acreditar que una persona se hallaba bajo la influencia de bebidas alcohólicas, sino que deberá estarse a los indicios que concurran <...>” y Madrid, 2ª, 410/2018, de 1 de junio.

35 En especial con relación a las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas, al no poder acreditarse el elemento típico de la influencia a partir solo de un determinado grado de concentración de droga en saliva, DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Alcohol, drogas y delitos contra la seguridad vial*, Reus, Barcelona, 2018, p. 51. SAP, Burgos, 1ª, 340/2017, de 25 de octubre: “... este tipo penal del artículo 379 relativo al consumo bajo la influencia de drogas tóxicas exige una constatación objetiva diferente a la que se práctica cuando se trata de la conducción bajo la influencia del alcohol, que como todos conocemos, y establece el Reglamento General de la Circulación debe hacerse por medio de los test de alcoholemia de aire inspirado y los posteriores de comprobación de alcohol en sangre. El tipo legal de la conducción bajo la influencia de drogas, por lo que a continuación vamos a explicar, no exige, una mera constatación objetiva de la tasa de la sustancia ingerida, como sucede con el alcohol y cuyo resultado forma parte en la actualidad de nuevo tipo penal que recoge ahora el [artículo 379](#) del Código Penal. En lo que se refiere a la constatación de la conduc-

En este sentido, y de acuerdo con la doctrina jurisprudencial, se han de tener en cuenta y valorar determinados síntomas externos que se observan en el conductor<sup>36</sup> como pueden ser la halitosis alcohólica, los ojos brillantes, enrojecidos o lacrimosos o la dilatación de pupilas; sin embargo, estos síntomas son, en cierto sentido, equívocos y no tienen la entidad suficiente al objeto de apreciar la influencia de la ingesta alcohólica en la conducción; a lo sumo ponen de manifiesto que el sujeto ha podido ingerir alcohol, pero no el grado de afectación o influencia del mismo en la conducta<sup>37</sup>.

Más indicativos de que el sujeto ha visto mermadas sus capacidades psicofísicas por la previa ingesta de alcohol u otras sustancias típicas son aquellos que revelan una disminución de la capacidad de control corporal o emocional como son el habla titubeante, reiterativa o pastosa, lentitud de reflejos así como la deambulación vacilante o en zigzag<sup>38</sup>. Igualmente se han de to-

---

*ción bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o psicotrópicos, el Reglamento General de la Circulación exige, como acabamos de ver en su artículo 28, precisamente un reconocimiento médico de facultativo que pueda determinar la situación en la que se encuentra el imputado”.*

- 36 ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, J. R.: *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*, ob. cit., p. 182: “Esta sintomatología externa detectada puede resultar de suma importancia para demostrar o no la influencia de las bebidas alcohólicas o de las drogas tóxicas en las capacidades psicofísicas del conductor, tornándose relevante en ausencia de pruebas analíticas”.
- 37 Entre otras, SSAP, Ourense, 2ª, 168/2019, de 6 de junio y Barcelona. 5ª, 712/2018, de 19 de noviembre.
- 38 SSAP, Tarragona, 2ª, 180/2019, de 29 de marzo; A Coruña, 1ª, 33/2019, de 31 de enero: “... lo relevante aquí no será el grado de impregnación alcohólica, sino si hubo consumo alcohólico, y la efectiva influencia que esa impregnación haya tenido en la conducción. Lo cual no sólo se puede colegir de actos directos y objetivos patentizados y traídos al juicio por los testigos, sino que también puede deducirse de la descripción de un estado físico de tal entidad que resulte incompatible con unos mínimos patrones de autocontrol. El resultado de aplicar estos criterios al supuesto de hecho examinado comporta que la Sala repute plenamente acreditada la ingesta alcohólica y su influencia en la conducción. Es evidente y así resulta del atestado, debidamente ratificado, y de las pruebas de detección alcohólica, que el acusado había ingerido alcohol previamente al accidente. Y que



mar en consideración todas las características que rodean a la conducción<sup>39</sup>, las manifestaciones realizadas por los Agentes de la autoridad, las declaraciones de los testigos o las declaraciones del propio imputado<sup>40</sup>.

---

*dicha ingesta influyó en la conducción, es cosa que se desprende de los síntomas que los agentes de Policía Local de A Coruña describen: ojos brillantes, pupilas dilatadas, olor a alcohol en el aliento, vocalización con dificultad, pérdida de concentración, deambulación vacilante, etc. Lo que se cohesiona con la conducta errática del acusado, que hizo que los agentes tuviesen que desplazarse dos veces al lugar...”; Barcelona, 5ª, 712/2018, de 19 de noviembre: “En este caso, que el acusado había consumido bebidas alcohólicas se desprende de la halitosis alcohólica notoria que desprendía y fue descrita por los testigos. Junto con ello, presentaba un discurso incoherente, habla pastosa, no mantenía la verticalidad, no controlaba el equilibrio corporal (puesto que casi se cayó al ir a sentarse) y se durmió sobre las 16:40 horas cuando estaba siendo objeto de una diligencia policial. Dichos signos externos revelan que el consumo de alcohol le provocó efectivamente una disminución de la capacidad de control corporal, con minoración de las capacidades psicofísicas, que le impedían expresarse y hablar con normalidad, controlar su cuerpo o mantener el equilibrio”; Madrid, 7ª, 160/2016, de 18 de abril y Málaga, 9ª, 665/2015, de 28 de diciembre.*

39 La Instrucción 3/2006, de 3 de julio, de la Fiscalía General del Estado, sobre Criterios de Actuación del Ministerio Fiscal para una Efectiva Persecución de los Ilícitos Penales relacionados con la Circulación de Vehículos a Motor (p. 16), establecía como pautas exegéticas para sustentar la acusación en supuestos de alcoholemia comprendidos entre 0,8 y 1,2 gramos de alcohol por 1.000 c.c. de sangre, o lo que es lo mismo, entre 0,40 y 0,60 mg. de alcohol por litro de aire espirado, la concurrencia de “*circunstancias tales como la existencia de síntomas de embriaguez en el conductor, la comisión de infracciones reglamentarias que denoten una conducción peligrosa o descuidada o el haber provocado un accidente de circulación*”.

40 SAP, Cádiz, 4ª, 236/2018, de 29 de junio: ““...la sentencia <...> basa la concurrencia de los requisitos del tipo penal en que el acusado circulaba conduciendo el vehículo habiendo consumido previamente bebidas alcohólicas como él mismo reconoció, puesto manifestó que cenando se había tomado unas tres cervezas y después se tomó una o dos más, y se deduce del resultado de la prueba de alcoholemia y de los síntomas que presentaba, olor a alcohol, ojos brillantes, repetitivo y pérdida de equilibrio, y el alcohol que consumió influyó negativamente en su conducción provocando una reducción de la atención en la conducción hasta el punto de constituirle en un peligro para la seguridad viaria ajena, ya que circulaba invadiendo el carril contrario; y que si bien los ojos rojos pueden tener su origen en otra causa, los restantes síntomas, olor a alcohol, repetitivo y pérdida de equi-

Tanto los síntomas externos que presenta el conductor, las características que rodearon la conducción, las declaraciones efectuadas por los Agentes de la autoridad, los testigos o el mismo imputado, junto a la prueba de detección de drogas tóxicas o de bebidas alcohólicas si la hubiere, son datos que, puestos en relación unos con otros, han de ser tenidos en cuenta y valorados en el juicio para probar la existencia o no de una influencia negativa en la conducción de las drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas ingeridas por el conductor; para determinar, en definitiva, la existencia del delito previsto en el artículo 379.2, inciso primero, del Código Penal<sup>41</sup>.

---

*brio, se deben al consumo de alcohol, y teniendo en cuenta estos síntomas y la forma de conducir, invadiendo el carril contrario, deduce que el alcohol que consumió le influyó negativamente en la conducción. Si atendemos al conjunto de la prueba, resulta que el apelante admite haber consumido bebidas alcohólicas y los testigos apreciaron en él síntomas propios de la afectación por el alcohol, invadiendo el carril contrario. Ello es suficiente para acreditar que conducía bajo los efectos de bebidas alcohólicas. Las declaraciones de los agentes, apreciadas en su conjunto y con intermediación constituyen prueba de cargo suficiente y han sido rectamente valoradas, concurriendo la influencia de la ingesta de alcohol en la conducción y, por todo lo razonado anteriormente, estimamos que la valoración probatoria de la sentencia de instancia es de todo punto correcta y que se cumplen los presupuestos típicos establecidos en el artículo 379.2 CP, inciso primero, lo que nos lleva al rechazo de motivos esgrimidos en el escrito de recurso”.*

- 41 SSAP, Barcelona, 3ª, 186/2019, de 15 de abril: “*la influencia de la ingesta de alcohol <...> es lógica y acertada conclusión que extrae la juez de instancia de un conjunto indiciario que esta sala viene a confirmar como suficiente prueba indirecta de la que derivar en procedimiento lógico deductivo tal consecuencia conducente a la culpabilidad. <...> el acusado además de desprender un fuerte olor a alcohol, tenía un habla, repetitiva, pastosa, poco comprensible, <...> apreciándose igualmente síntomas en la psicomotricidad, con pérdida de coordinación y deambulación vacilante, y más intensamente en el área del comportamiento al mostrar una actitud agresiva, e irrespetuosa <...> la falta de reflejos e incapacidad para adaptar la velocidad a las circunstancias de la circulación son otros tantos indicios inequívocos de la influencia alcohólica”;* Soria, 1ª, 15/2019, de 4 de marzo: “*... la afectación característica de la ingesta de bebidas alcohólicas en las facultades psicofísicas del sujeto en este tipo de delitos ha de inferirse del conjunto de síntomas exteriorizados, de tal forma que la fortaleza de la inferencia vendrá dada por la interrelación de los síntomas puestos unos*

Tras la reforma operada por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, el artículo 379.2, segundo inciso, del Código Penal, tipifica el delito de conducción etílica o conducir con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro, o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro<sup>42</sup>. El tipo exige únicamente la prueba de que la conduc-

---

*en relación con otros. <....> la ausencia de síntomas, en la deambulación del sujeto, su estabilidad, sus movimientos, en la expresión verbal, etc., demuestran con claridad la ausencia de la afectación característica en las facultades psicofísicas del conductor; exigida en el tipo penal, determinante únicamente, en su caso, de la existencia de mera infracción administrativa”; Barcelona, 6ª, 127/2019, de 20 de febrero; Cádiz, 4ª, 236/2018, de 29 de junio y Jaén, 2ª, 334/2016, de 21 de diciembre: “Efectivamente, el testimonio de los agentes de la Policía Local fue contundente y claro en orden a los síntomas detectados de ir bajo la influencia del alcohol, como: olor a alcohol notorio a distancia, habla pastosa, deambulación oscilante de la verticalidad del cuerpo y expresión incoherente y falta de lógica, síntomas considerados por la doctrina jurisprudencial como inequívocos de una probable influencia del alcohol en la conducción, frente a los equívocos, que también se recogen en el acta de sintomatología como son: las pupilas dilatadas, comportamiento arrogante y poco colaborador, ojos brillantes, enrojecidos, mirada velada, etc., razón por la cual le requirieron para la práctica de la prueba, previa información de sus derechos y la advertencia de que en caso de negativa podría cometer un delito, negándose a realizarla. Ahora bien, el hecho de no contar con la prueba objetiva de la medición del alcohol no impide llegar a la convicción condenatoria con la prueba indirecta de indicios, que son los síntomas ratificados por los agentes, a lo que ha de unirse que su intervención tuvo lugar al observar que conducía de madrugada sin las luces puestas, por lo que no cabe duda se aprecia el peligro abstracto que para la seguridad del tráfico y la vida e integridad de los viandantes supuso esa conducción. Dicha prueba no se considera enervada por la declaración exculpatoria del acusado, en la que se limitó a negar haber consumido alcohol, que no puede prevalecer sobre el testimonio fiable y verosímil de los agentes de la Policía Local, respecto de los cuales no se ha alegado ningún motivo de parcialidad, por lo que la convicción de la juzgadora no se errónea ni arbitraria, sino que se funda en indicios probatorios suficientes para desvirtuar la presunción de inocencia, por lo que el motivo ha de ser desestimado”.*

- 42 SAP, Barcelona, 9ª, 60/2018, de 2 de febrero: “Acerca de las tasas de impregnación alcohólica y su determinación mediante análisis de sangre debe señalarse que, el art. 379.2 establece una tasa de alcohol en sangre superior a 1’2 gramos por litro. El redactado del precitado artículo resulta inequívoco en el sentido de que la condena procede por conducir con una tasa

ción se ha llevado a cabo superando la tasa de alcohol de 0,60 miligramos por litro en aire espirado, o de 1,2 gramos por litro en sangre; no se requiere acreditar la influencia del alcohol en la conducción que, por el contrario, sí será necesaria si no llega alcanzarse la tasa mencionada<sup>43</sup>, o no existe prueba de alcoholemia porque el sujeto se ha negado a su práctica o bien no ha podido ser practicada<sup>44</sup>.

Se trata, por tanto, de una figura delictiva que se consuma con la simple acreditación de que se ha llevado a cabo la conducción de un vehículo a motor o un ciclomotor superando una

---

*de alcohol en aire espirado superior a 0'60 mg/l o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1'2 gr/l. Debemos tener en cuenta, consecuentemente, única y exclusivamente las cifras en los términos que han sido establecidos expresamente por el legislador, y entender consumado el delito cuando se constata, respectivamente, una tasa de 0'61 mg/l en aire espirado o una tasa de 1'3 gr/l en sangre o superiores pero no una de 1.2 y decimales sin llegar a 1.3. Si resultara exigible una tasa superior a 1'2, así se habría consignado en el artículo. El inciso segundo del apartado 2 del art. 379, sólo recoge dos decimales en cuanto a la tasa en aire espirado (0'60), y sólo uno en cuanto a la tasa en sangre (1'2), por lo que de haber un tercero en la tasa en aire espirado o un segundo en la tasa en sangre, no podría ser tenido en cuenta a los efectos que nos ocupan, so riesgo de realizar una interpretación contra reo”.*

43 STS 436/2017, de 15 de junio.

44 SAP, Madrid, 15<sup>a</sup>, 135/2019, de 4 de marzo. DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Alcohol, drogas y delitos contra la seguridad vial*, ob. cit., p. 58: “... tras la incorporación del nuevo delito de conducción etílica el tipo del inciso primero del artículo 379. 2 de alguna manera se convierte en un tipo de aplicación residual, pues solo se acudiría a él en aquellos casos en que, existiendo indicios de afectación de las facultades del conductor, no se haya practicado la prueba de alcoholemia o la tasa arrojada en ella sea de 1,2 gramos o inferior. En este mismo sentido se muestra la Memoria de la Fiscalía General del Estado, para quien el delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas se convierte en residual”; ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, J. R.: *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*, ob. cit., p. 219: “Es lo que se conoce como “tasa típica” fijada por el texto punitivo por lo que se ha objetivado una tasa de alcohol, pero nada se dice respecto a drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, luego para este tipo de sustancias seguirá rigiendo el canon típico de “influencia de las mismas en la conducción”, <...>”.

tasa de impregnación alcohólica establecida de forma objetiva, y ello en la consideración, de carácter político criminal, de que al superarse unas tasas de alcohol elevadas la conducta genera ya riesgos muy importantes para la seguridad del tráfico<sup>45</sup>. La tasa de alcohol deja de ser, en definitiva, un mero dato probatorio y pasa a convertirse, en la figura tipificada en el segundo inciso del artículo 379.2 del Código Penal, en un elemento típico<sup>46</sup>, sin que se precise –a diferencia del delito previsto en el artículo 379.2, inciso primero, del Código Penal– la concurrencia de otros signos que permitan al juez valorar si el alcohol ha influido negativamente en las facultades de conducción<sup>47</sup>.

45 STS, Las Palmas, 1ª, 61/2015, de 16 de marzo. La Instrucción 3/2006, de 3 de julio, de la Fiscalía General del Estado, sobre Criterios de Actuación del Ministerio Fiscal para una Efectiva Persecución de los Ilícitos Penales relacionados con la Circulación de Vehículos a Motor (pp. 15 – 16), señalaba que *“cuando el grado de impregnación alcohólica sea superior a 1,2 gr. de alcohol por 1.000 cc de sangre o su equivalente de 0,60 mg de alcohol en litro de aire espirado, podrá estimarse que esa elevada hemoconcentración etílica evidencia por sí misma una merma de las facultades psicofísicas exigibles para la conducción segura de un vehículo a motor en cualquier conductor, con el consiguiente riesgo para la seguridad vial, habida cuenta de que constituye cuestión prácticamente unánime entre especialistas en las ciencias toxicológicas que a partir de tal grado de intoxicación etílica los reflejos y capacidad de percepción se encuentran objetivamente afectados, si bien con ligeras variaciones dependientes de las características orgánicas del sujeto”*.

46 TAMARIT SUMALLA, J. M.: “De los delitos contra la Seguridad Vial”, en QUINTERO OLIVARES, G. (DIR), MORALES PRATS, F. (COOR) *Comentarios al Código Penal Español*, Tomo II, Thomson Reuters, Aranzadi, 2016, p. 1142: *“...la nueva previsión normativa comporta, simplemente, el nivel de impregnación en sangre o en aire espirado deje de ser un medio de prueba de un elemento típico – conducción bajo la influencia -, para erigirse en el objeto de la prueba misma. Tal es la consecuencia de configurarse como un elemento del tipo”*. SAP, Las Palmas, 1ª, 61/2015, de 16 de marzo: *“La tasa de alcohol se ha convertido, en suma, en elemento del tipo, (tasa típica) no en una presunción legal que admita prueba en contrario, sino que conducir un vehículo con una tasa superior a la reseñada, ya configura el delito. Ya no estamos, pues, ante un simple elemento de prueba, sino que en el nuevo tipo, que introduce la [reforma 5/2010 <...>](#), la tasa de impregnación establecida es el objeto de prueba, ya que se trata de un elemento configurador del tipo penal, y como tal debe quedar probado, con auténtica prueba de cargo, practicada en el acto del juicio oral”*.

47 ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, J. R.: *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, proce-*

La prueba de detección de la alcoholemia adquiere, pues, una importancia decisiva siendo preciso que la misma se practique con las mayores garantías para el sujeto. En este sentido se ha de comprobar, en primer lugar, que el etilómetro está oficialmente autorizado<sup>48</sup>, debiendo aportarse al proceso todos los documentos que acrediten la homologación del mismo, así como las verificaciones llevadas a cabo en el aparato concretamente utilizado para la realización de la prueba<sup>49</sup>. Así mismo, se ha de tomar en consideración –a la hora de juzgar la conducta de conducción ética– el margen de error admisible<sup>50</sup>, que es del

---

*sal y policial, ob. cit.*, pp. 220 - 221: “Sin embargo, y a pesar de que se considere por la Fiscalía General del Estado que es suficiente la tasa objetivada, se recomienda a la Policía Judicial que en el atestado es conveniente que comprenda la descripción de las circunstancias de la conducción y signos externos de embriaguez en el conductor, aun cuando la presencia de éstos no la exija el tipo penal <...>. Las razones son que en los casos en que no sea posible acreditar la comisión del delito del artículo 379. 2 inciso 2 (tasa superior a 0,60 mg), podrían existir pruebas de la presencia del regulado en el artículo 379. 1 inciso 1”.

- 48 Ha de cumplir con todas las prescripciones contenidas en la Orden de Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de 22 de noviembre de 2006, Orden OTC/3707/2006, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la concentración de alcohol en aire espirado (BOE núm. 292, de 7 de diciembre de 2006).
- 49 Circular 10/2011, de 17 de noviembre, sobre Criterios para la Unidad de Actuación Especializada del Ministerio Fiscal en Materia de Seguridad Vial (p. 28): “*Con todo rigor debe cumplirse la normativa recogida en los preceptos antes citados de la Ley de Metrología y de su Reglamento en relación con la homologación, las revisiones y la cualificación técnica de los aparatos y el margen de error normativo (EMP). Es de específica aplicación la OM/ITC/3707/2006, de 22 de noviembre. Los atestados contendrán los documentos y datos precisos para realizar los cálculos de error*”.
- 50 Artículos 9 y 15 y Anexo II Orden de Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de 22 de noviembre de 2006, Orden OTC/3707/2006, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la concentración de alcohol en aire espirado; DE VICENTE MARTÍNEZ, R.: *Alcohol, drogas y delitos contra la seguridad vial, ob. cit.*, p. 72: “Es un dato conocido y no ocultado que los aparatos de medición actualmente utilizados presentan márgenes de error, sobre los que informan específicamente los folletos de tales aparatos. Los abogados aprovechan estos fallos o errores de los etilómetros para buscar la absolución de sus defendidos”.

7,5 %, el cual se ha de aplicar al resultado más favorable para el acusado<sup>51</sup>. Teniendo en cuenta, pues, esta circunstancia, el valor medido ha de ser igual o superior a 0,65 miligramos de alcohol por litro de aire espirado o 1,30 de alcohol en sangre para que se cumpla el tipo del artículo 379.2, inciso segundo del Código Penal; de manera que, si aplicado el margen de error, los datos arrojados no superan el límite legal de 0,60 miligramos por litro de aire espirado no será de aplicación el artículo 379. 2, inciso segundo, sin perjuicio de aplicar el inciso primero si existen datos que corroboran la influencia negativa de la ingesta de alcohol en la conducción<sup>52</sup>.

51 Instrucción 1/2011, de 13 de abril, de la Fiscalía General del Estado sobre Algunas Cuestiones en Materia de Seguridad Vial, (p. 2). SAP, Jaén, 2ª, 4/2016, de 19 de enero: *“Del atestado resulta que el aparato utilizado fue un etilómetro marca Drager modelo Alcotest 7110-E, número ARPJ-0005, constando que el resultado de la primera prueba fue de 0,65 miligramos de alcohol por litro de aire espirado y la segunda, realizada 18 minutos después, de 0,66. Por lo que aplicando la normativa administrativa que regula el control metroológico de los etilómetros (Orden del Ministerio de Industria y Energía de 22 de noviembre de 2006) y que admite la existencia de unos márgenes de error en los resultados de las mediciones efectuadas por tales aparatos y fija unos errores máximos permitidos en la verificación periódica de los etilómetros que si no se superan no impiden la obtención del certificado de verificación, siendo ese error máximo, tratándose de concentraciones mayores de 0,400 mg. por litro y menores o igual a 1 mg. por litro de un 7.5 % del valor verdadero de la concentración, según se establece en el Anexo II de la mencionada Orden, es por lo que, aun admitiendo ese margen de error en el etilómetro, el resultado sería de 0,60 mg. de alcohol por litro de aire espirado para la primera prueba y de 0,61 mg. de alcohol por litro de aire espirado para la segunda”*.

52 Instrucción 1/2011, de 13 de abril, de la Fiscalía General del Estado sobre Algunas Cuestiones en Materia de Seguridad Vial, (p. 2). En este sentido, entre otras, SSAP, Soria, 1ª, 15/2019, de 4 de marzo: *“En la prueba realizada con etilómetro de precisión, el acusado arrojó sendos resultados de 0.32 y 0.32 miligramos de alcohol por litro de aire espirado. No obstante, debemos tomar ineludiblemente en cuenta, en favor del acusado, el margen de error del 7.5 % que adolecen este tipo de comprobaciones, lo que queda consignado en el propio atestado (folio 17 de los autos), según normativa vigente Orden ITC/3707/2006 de 22 de noviembre (RCL 2006, 2174y RCL 2007, 13). Resulta por tanto evidente que los datos arrojados nos situarían muy por debajo de ese límite legal -0,60 miligramos por litro de aire espirado”*.

Ahora bien, qué ocurre si la tasa de alcohol superior a 0,60 –una vez aplicado el margen de error– únicamente está presente en una sola de las pruebas practicadas, ¿se puede considerar suficiente para que opere la presunción legal y sea de aplicación el inciso segundo del artículo 379.2 del Código Penal?

Entiendo que no; el Reglamento General de Circulación no recomienda, sino que impone la práctica de dos mediciones

---

*do-, incluso muy cercanos al límite inferior de la infracción administrativa, lo que supone ya un dato a tomar en cuenta, que abona la inexistencia del delito tipificado autónomamente en el [art. 379.2 CP](#). <...> Excluida de forma evidente la concurrencia de la segunda proposición delictiva recogida en el [art. 379.2 CP](#), tampoco apreciamos prueba concluyente que determine la concurrencia de la primera proposición delictiva”; Barcelona, 5ª, 63/2019, de 17 de enero: “Atendido el grado de impregnación alcohólica que, en este caso, fue detectado: 0,62 y 0,60 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, respectivamente, a las 04:39 y 04:54 horas del día 11 de marzo de 2017, que aplicado el margen de error máximo (7,5%) en la segunda tasa más favorable, es obvio que en el caso de autos, nos situamos en el segundo nivel de intervención, teniendo en consideración el tipo penal objeto de acusación y condena, primer inciso del apartado 2 del artículo 379 del Código Penal, en el que no queda más opción que recurrir a los clásicos criterios acerca de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas para construir, sobre la base de un juicio indiciario, los presupuestos de la condena”; Barcelona, 9ª, 60/2018, de 2 de febrero: “... aplicando ese margen de error, resulta que únicamente quedará justificado el hecho de que la persona sometida a la correspondiente prueba conduce con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos, en aquellos supuestos en los que el resultado arrojado por los etilómetros sea, al menos, de 0,645. Luego en el caso de autos debe ponderarse la existencia de un margen de error en la medición de los etilómetros verificados, como en el presente caso, del 7’5% para los resultados superiores al 0 ‘400 miligramos de alcohol por litro de aire espirado. Al respecto estimamos que existiendo dos resultados diferentes, y teniendo en cuenta el ámbito penal en el que nos hallamos, habremos de valorar únicamente el resultado de la prueba que fue más favorable para el acusado, de modo que, existiendo esos dos citados resultados, deberemos concluir si es o no revelador de la comisión del citado delito el resultado arrojado por dichas pruebas, partiendo del más favorable para el acusado, (0.90) y aplicando los márgenes de error (7.5%). Siendo ello así daría un resultado que seguiría siendo típico conforme al art 379.2 primer inciso” y Las Palmas, 1ª, 61/2015, de 16 de marzo.*



para la realización de la prueba de alcoholemia; en consecuencia, requisito indispensable para la aplicación del artículo 379.2, inciso segundo, en aras de una mayor garantía, es que la tasa de alcohol superior a 0,60 miligramos por litro de aire espirado –tras aplicar el margen de error– esté presente en los dos pruebas realizadas y no únicamente en una<sup>53</sup>. Si la tasa de alcohol superior a 0,60 solo está presente en una de las pruebas practicadas no puede operar la presunción legal, de manera que no será de aplicación el segundo inciso del artículo 379.2 CP, sin perjuicio de la aplicación del primer inciso si se comprueba la influencia del alcohol en la conducción<sup>54</sup>.

53 En este sentido, Circular 10/2011, de 17 de noviembre, sobre Criterios para la Unidad de Actuación Especializada del Ministerio Fiscal en Materia de Seguridad Vial (pp. 26 – 27): *“Por regla general, solo procede el ejercicio de la acción penal cuando las dos tasas obtenidas con el alcoholímetro evidencial superan el límite de 0,60 mg fijados en el tipo. Así resulta del artículo 796. 7 LECr. En él se dice que “La práctica de los controles de alcoholemia se ajustará a lo establecido en la legislación de seguridad vial”. La remisión lo es a los arts 23 – 26 del RGCir. <...> Los términos imperativos que utiliza el art 23. 1 (“el agente someterá...”) indican que no se trata de un derecho renunciabile con fines de garantía. Es expresivo en el mismo sentido el art. 24. C). Se trata de un mandato legal que determina el modo en que necesariamente debe realizarse la prueba de alcoholemia. El resultado no se considerará suficientemente fiable si la tasa obtenida en una de las mediciones no queda avalada por la arrojada en la otra. En definitiva, en ambas espiraciones ha de arrojarse una concentración alcohol en aire superior a la establecida en el delito examinado <...>”.*

54 Entre otras, SSAP, Cuenca, 1ª, 36/2019, de 1 de marzo; A Coruña, 1ª, 33/2019, de 31 de enero: *“Es cierto que en el caso no es posible aplicar la presunción “iuris et de iure” del artículo 379 del CP, en la segunda modalidad delictiva que el precepto contempla, porque el valor superior al típico de 0,60 miligramos por litro de alcohol en aire espirado sólo se alcanzó por el acusado en la segunda medición (0,70 mg/l) y no en la primera (0,57 mg/l). Pero el Juez a quo analiza detalladamente la prueba practicada, y sobre esa base fáctica, entiende que los hechos serían claramente incardinables en la primera modalidad delictiva <...>.”*; Jaén, 2ª, 4/2016, de 19 de enero: *“<...> teniendo en cuenta que la medición del alcohol sólo fue superior a 0,60 en la segunda prueba (en concreto 0,61) sin que obre en autos el certificado de verificación del etilómetro utilizado, ha de considerarse que la prueba no es suficiente para destruir la presunción de inocencia, debiendo aplicarse el principio de in dubio pro reo y absolver*

## VIII. Otros supuestos contra la seguridad vial

1. En principio, teóricamente, no habría problemas para cometer, valiéndose de un patinete eléctrico, el delito del artículo 379.1 CP, pero sin embargo es altamente improbable, pues el exceso de velocidad exigido en el tipo tanto en vías urbanas (60 kilómetros) como en interurbanas (80 kilómetros) resultan poco menos que imposible de alcanzar por un vehículo de las características descritas más atrás<sup>55</sup>.

Cuestión distinta es la que se plantea en relación al artículo 380 CP, pues resulta obvio que, incluso en supuestos que no resultan típicos en relación al artículo 379.1 CP, puede ser de

---

*al acusado del delito contra la seguridad del tráfico” y Las Palmas, 1ª, 61/2015, de 16 de marzo: “...la primera de las mediciones, que es la más próxima a la conducción, ofrece una tasa que, convenientemente corregida, no supera el límite legalmente establecido, sino que simplemente lo iguala, con lo que la misma es entonces atípica y no puede servir para la condena del conductor acusado porque como ya hemos dicho esta pasa porque el mínimo legal se supere no en una sino en las dos comprobaciones efectuadas. Luego, es nuestro parecer que no procede la condena del apelante por superar el resultado de la prueba de alcoholemia al mismo practicada el límite legalmente previsto de 0,60 mg/l, por el inciso primero, apartado 2º, del artículo 379 del Código Penal.. <...> Pero es que, con independencia de lo anterior, de la sentencia recurrida se desprende que los hechos imputados no son solo subsumibles en la tasa objetiva del inciso primero del apartado segundo del artículo 379 del Código Penal < >, sino también en el tipo subjetivo del inciso segundo del mismo precepto legal, esto es, conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas.. <...> los testimonios policiales referidos aportan evidencias concluyentes e incontestables, no solo de la ingestión de alcohol por el conductor condenado, sino también de la influencia decisiva de aquella en la conducción, que por lo demás viene razonablemente confirmada por el dato objetivo del resultado de la prueba de alcoholemia e incluso de la propia maniobra de pérdida de control del vehículo por el conductor acusado, lo que en definitiva ratifica que el mismo no estaba en las exigibles condiciones psíquico-físicas para circular”.*

55 Es cierto que han detectado casos muy aislados de patinetes circulando por una autopista a 85 kilómetros hora (<https://www.autopista.es/noticias-motor/articulo/video-cazado-en-patinete-electrico-a-85-km-h-en-autopista-sin-casco>), incluso a 100 (<https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20180926/patinete-autovia-sagunto-7054655>), pero incluso así resultaría imposible la realización típica (por los límites de velocidad impuestos en autopista).

aplicación el artículo 380 CP. En efecto, la mera conducción por una autopista de un VMP, más allá de constituir una infracción administrativa, puede implicar una conducción temeraria con puesta en peligro concreto de la vida de los demás: por ejemplo, la persona que acompañaba al conductor del patinete en el segundo caso referido en la última nota. Pero otros muchos supuestos se pueden plantear con independencia de la clase de vía por la que se circula, por ejemplo, aquellos realizados en vías urbanas, donde los conductores de los patinetes decidan transitar por las reservadas a los peatones en momentos de máxima concurrencia de estos, o realizan maniobras arriesgadas, o en otros muchos casos de índole parecida.

Tampoco habría problemas para realizar el tipo del artículo 381 CP, precisamente en el caso citado en el párrafo precedente se podría plantear ese cumplimiento típico. De la misma forma no se plantearían inconvenientes para completar los tipos de los delitos de fuga (artículo 382 bis) o de negativa a la realización de las pruebas de detección de droga o alcohol.

El tipo que, evidentemente, no podrían realizar los conductores de patinetes es el del artículo 384, en tanto y en cuanto no sean considerados vehículos de motor, tal y como se ha puesto de manifiesto más atrás; en caso contrario, aunque con no pocas dificultades administrativas, se podría plantear, también la realización típica.

Por supuesto que ninguna dificultad ofrece el que los conductores de VMP realicen el tipo del artículo 385..., precisamente porque es un tipo común que nada tiene que ver con la conducción (no estamos ante un delito de propia mano que exija realización personal alguna por parte de los conductores).

## **IX. Responsabilidad civil**

1. La falta de normativas (tanto general como de ámbito municipal) está originando problemas para determinar la norma de cuidado, tal y como se ha indicado más atrás, lo que es vital

para la construcción de la imprudencia, y como consecuencia también a los efectos de la responsabilidad civil. Todo ello está obligando, en este último campo y en relación a la compensación de culpas, a “construir” a base de la remisión a “normas generales de prudencia”, lo que siempre provoca inseguridad.

Un ejemplo claro de lo que decimos, se contiene en la siguiente resolución:

“La Calle Bremen, donde ocurre el siniestro, cuenta tres carriles de circulación, finalizando en un paso de cebra, previo a una rotonda. La visibilidad en el paso es amplia, no queda limitada por obstáculo alguno. Estos hechos constan de forma objetiva en el atestado de la policía municipal, y los corrobora el perito Sr. Gines, traído al juicio por la cía Liberty. El conductor del vehículo circulaba por el carril central, paró al llegar al paso de cebra para ceder el paso a un peatón que cruzó la calzada de derecha a izquierda. Hecho admitido por las partes, reflejado en el atestado de la policía y puesto de manifiesto por el testigo que circulaba detrás del vehículo del Sr. Obdulio. El mismo testigo Sr. Jose Daniel declaró en el acto de juicio que circulaba detrás del vehículo .... YNJ , que vio al patinete acercarse, a una velocidad muy superior a la de un peatón. Que paró detrás del vehículo conducido por el Sr. Obdulio. La declaración del testigo nos parece veraz y objetiva, nada tiene que ver con las partes, se encontraba en el lugar de forma circunstancial y contestó de forma seria a las preguntas realizadas. El perito Sr. Gines, propuesto a instancias de Liberty, explica en el acto de juicio que estudió el atestado y examinó el lugar de los hechos de noche, al igual que cuando se produce el accidente. Partiendo del hecho de que el vehículo se detiene en el paso de peatones, concluye que el patín irrumpe en el paso de cebra una vez que el vehículo había reanudado la marcha. Calcula que el patín podía circular a unos 12 km. por hora (puede llegar a alcanzar los treinta y cinco), mientras que el vehículo cuando arranca puede hacerlo a unos 9 km/h, esto significa que, situando el patín a dos metros del paso tardaría unos dos segundos escasos en llegar hasta el carril central donde se encuentra el vehículo. Ya hemos dicho que consideramos acreditado que el vehículo paró en el paso de cebra, al reanudar la marcha es cuando se

produjo la colisión. Por tanto, debemos averiguar qué es lo que ocurrió en este momento y si la reacción de los dos conductores fue correcta. El patín circulaba a velocidad superior a la de un peatón, es un vehículo con motor, por tanto, esta circunstancia la consideramos acreditada. Siguiendo el criterio del perito que en este aspecto nos parece prudente, la velocidad mínima que podría llevar sería de 12 km/h. A esta velocidad puede recorrer siete metros perfectamente en apenas dos segundos, lo que sitúa al patín a dos metros de distancia del paso en el momento que el vehículo reinicia la marcha. En estos dos segundos que el vehículo tarda en reaccionar el patín es golpeado. Pues bien, teniendo en cuenta que se trata de dos vehículos a motor, la Sala concluye que cuando la actora se encontraba a dos metros del paso por la parte izquierda, el vehículo reinicia la marcha, todo ocurre en dos segundos, en este espacio de tiempo la Sra. Agueda avanza más de cinco metros, mientras que el vehículo reinicia la marcha sin mirar al lado izquierdo de la calzada, y sin percatarse de que el patín continuaba su trayectoria sin detenerse. Es entonces cuando el patín es golpeado con la parte fronto-central del vehículo, el conductor no adoptó la diligencia debida, arrancó sin mirar a ambos lados de la vía, no tuvo en cuenta la presencia de la Sra. Agueda con su patín. Por su parte la actora continuó su trayectoria sin reducir la velocidad, conforme establece el art. 121.4 RGC debió introducirse en el paso al ritmo de un peatón, sin embargo, hizo lo contrario, continuar su marcha intentando superar el paso por delante del vehículo” (SAP, Vitoria, Civil, 392/2017, de 18 de septiembre).

Desde luego, que la situación a la que se refiere esta resolución podría haberse planteado de una forma similar en el caso de un peatón... que fuera corriendo. Incluso el caso pudiera haber sido más agudo en su presentación en supuestos de atletas de alta competición. En este último sentido debe tenerse en cuenta que el hombre ha llegado a correr a 45 kilómetros por hora (Usain Bolt, record del mundo en cien metros lisos –9,58 segundos–, en algún momento de la carrera –no sostenida la dicha velocidad durante toda la distancia competitiva). Pero aun yendo a atletas “más normales” que cubran la distancia de 100 metros lisos en 15”, la velocidad en carrera será de 21,6 kilóme-

tros hora. En todo caso se trata de una velocidad, aceptando el peritaje al que se refiere la resolución, muy por encima de la que puede alcanzar un vehículo en su arranque (lejos, también en este caso, de vehículos de gran potencia en arrancada competitiva).

Así, pues, la cuestión que se plantea no afecta exclusivamente al patinete sino a cualesquiera vehículos o peatones que se acerquen a uno de los denominados “pasos cebra”. Aquí, la norma de prudencia pareciera que debe construirse en el sentido de considerar que cualquiera que se acerque a un paso cebra con intención de transitarlo, debe hacerlo a una velocidad que sea compatible con la que suelen alcanzar, en condiciones normales, otros participantes en el tráfico rodado. Es decir: si la velocidad de un automóvil (siempre manejando valores medios) puede alcanzar en el arranque los 9 kilómetros por hora, la de los peatones –o cualesquiera vehículos que vayan a transitar por los aludidos “pasos cebra”– no podrá exceder de la que corresponda a un peatón en condiciones normales de movimiento<sup>56</sup>; formulado de otra manera: a velocidad “de paseo” de un peatón (entre 5 y 6 kilómetros hora en condiciones normales y referido a casos normales). Esta es la condición para una participación armónica de todos los intervinientes en el tráfico: peatones (lo que implica que los corredores –y las distintas tipologías de VMP– deben “pararse” ante los “pasos cebra” para adecuar su velocidad a la propia de un peatón en condiciones normales de movimiento), y vehículos automóvil (que deben iniciar y efectuar su andadura en ciudad a una velocidad que se corresponda armónicamente con los límites establecidos en un entorno urbano).

---

56 Como un mero ejemplo a este respecto cabe citar la Ordenanza de Movilidad valenciana (más atrás referenciada, en cuyo artículo 45.e a), y referido a los vehículos de clase A, se establece que “Por las calles peatonales a una velocidad moderada, similar a la de una persona a pie, nunca superior a 10 km/h y en las condiciones establecidas en el artículo 33.d”. De este precepto, igual que de otros dispersos por las diferentes ordenanzas municipales, se deduce que la participación de los patinetes en los espacios de los peatones (lo que abarca también a los denominados “pasos de cebra”) se tendrá que llevar a cabo “en las condiciones de los peatones”; es decir: a la velocidad del peatón.

A partir de aquí, pueden plantearse distintos escenarios: desde automóviles que atropellan a peatones o a VMP, a peatones que hacen lo propio con los automóviles. La compensación de culpas sólo regirá en aquéllos casos en los que a ambos polos de la ecuación quepa atribuirles “culpa” en la circulación (en el caso de autos, el Tribunal sostiene que el patinete iba a velocidad excesiva al cruzar el paso de peatones, y que el conductor del automóvil no controló los, en este caso, vehículos que podían llegar a tratar de realizar el paso por uno de los campos de visión del automovilista).

2. Una segunda cuestión trascendente en materia de responsabilidad civil, se plantea en relación a si las compañías de seguros han de afrontar los gastos ocasionados por daños originados por los patinetes.

Al respecto se han pronunciado ya los tribunales en el siguiente sentido:

“Mediante la primera de las alegaciones sostiene la apelante, que la sentencia incurre en contradicción al señalar por un lado, que el accidente no puede calificarse como un hecho derivado de la circulación, que el siniestro no queda cubierto por el seguro obligatorio del automóvil y sin embargo, considera responsable a la aseguradora, con base en la cobertura suscrita voluntariamente de responsabilidad civil incluida en la póliza de seguro y ello por cuanto entiende, que esta cobertura establece una ampliación sólo cuantitativa y no cualitativa. Tal planteamiento debe rechazarse. La apreciación de la que parte la sentencia apelada, al no calificar al patinete eléctrico como vehículo de motor y considerar que el hecho generador de la responsabilidad que aquí se reclama, no se derive de la circulación, no conlleva necesariamente que no se pueda declarar la responsabilidad de la entidad demandada, en su condición de aseguradora de dicho elemento, por lo que la cuestión se centra en determinar si esa conducta es objeto de cobertura en la póliza de seguro concertada entre el propietario del patinete y la demandada y, como señala la sentencia de primera instancia, en dicha póliza, al margen de que esa cobertura no se considere amparada por el seguro obligatorio del automóvil, sí puede es-

tarlo con base en un contrato de seguro voluntariamente concertado entre las partes, como efectivamente ocurre en el supuesto aquí contemplado. Admitida la existencia y validez de la póliza de seguro, tanto de su literalidad como del contenido que le es propio y natural (art. 1.258 cc), se constata que las partes concertaron respecto del patinete eléctrico, tanto el seguro obligatorio, como la cobertura de responsabilidad civil voluntaria. Esta cobertura, no puede calificarse, como ampliación cualitativa del seguro obligatorio, pues ello supondría vaciar y dejar sin contenido el contrato, ya que de ser como indica la apelante, sí no debe responder por el seguro obligatorio, tampoco podría hacerlo en ninguna ampliación del mismo. Por el contrario, esa cobertura de Responsabilidad civil voluntaria es autónoma y cualitativamente distinta a la del seguro obligatorio, como se evidencia, además de por lo indicado, por el hecho de que en el mismo contrato hay coberturas que se excluyen (daños incluido incendio o solo incendio) y otras incluidas como la de responsabilidad civil y fianzas, tal como expresamente allí se refleja. En consecuencia, acreditado que el accidente se ha producido por un deficiente manejo o funcionamiento del patinete, esa actuación genera responsabilidad civil, tanto en su autor como en el propietario y derivadamente en la Aseguradora, al estar incluida esa responsabilidad dentro de las coberturas de seguro concertado entre ellos y siendo esa la responsabilidad que aquí se reclama, tal comportamiento es imputable a la aseguradora, al amparo de lo establecido en el artículo 73 de la LCS, que le obliga a responder frente al perjudicado por los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato, como acertadamente concluye la sentencia de primera instancia” (SAP, Madrid, Civil, Sección 20ª, 425/2018, 26 de noviembre).

Desde luego, cuestión distinta se plantea si es el usuario del patinete no tiene suscrito seguro alguno. Pues bien, aquí debe recordarse que, al carecer de consideración de vehículo de motor, los conductores de patinetes no tienen la obligación de suscribir seguro alguno de responsabilidad civil. En efecto, en la Instrucción de la Dirección General de Tráfico 16/V-24, de 3 de noviembre de 2016, sobre “Vehículos de Movilidad Personal (VMP), se dispone que:



“El aseguramiento obligatorio de los vehículos en su circulación solo tiene lugar cuando estos tienen la consideración de vehículos de motor. Así lo dispone el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, que en su artículo 1º indica señala aquello que tiene la consideración de vehículo motor, y por tanto, debe ser objeto de aseguramiento obligatorio.

**Artículo 1. Vehículos a motor.**

*1. Tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la obligación de aseguramiento, todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Se exceptúan de la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos, así como aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico....*

No obstante lo anterior, el usuario o propietario del VMP podrá voluntariamente contratar un seguro en los términos establecidos en la legislación general de seguros o, deberá contratarlo, en los casos en los que para su utilización en vía urbana, la autoridad local lo establezca”.

En consecuencia, el conductor del patinete, al carecer de algún seguro que cubra la posible responsabilidad civil por daños a terceros provenientes de su actividad, tendrá que hacer frente a la responsabilidad civil por los perjuicios causados a otros ciudadanos. En estos casos, además, el Consorcio de Compensación de Seguros no estaría obligado a cubrir daño alguno, de acuerdo con lo que disponen los artículos 6 y ss. Del Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros.

El planteamiento cambia, desde luego, en los casos en que el patinete con el cual se ha causado el accidente, pertenece a una empresa de alquiler de patinetes; en tales supuestos, la empresa arrendadora tiene que contar con un seguro de responsabilidad civil<sup>57</sup>.

En lo que se refiere a las cuantías, entendemos que de la misma forma que en el caso de las bicicletas, respecto de las cuales tampoco existe la obligación de suscribir póliza de seguro alguno, habrá de estarse, como criterio orientador, a lo dispuesto en el baremo de accidentes. En este sentido, la SAP, Zaragoza, Sección 3ª, 88/2015, de 14 de mayo, resuelve que: "...si bien es cierto que el accidente se produjo con una bicicleta, no entendiendo que la misma sea considerada como vehículo de motor, para poder aplicar la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor, el baremo de la ley del automóvil puede aplicarse de forma analógica". En este mismo sentido, la SAP, Pamplona, Sección 3ª, 78/2008, de 17 de abril, asevera:

---

57 Véase, por ejemplo, el artículo 189.4 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid, referido a las bicicletas puestas a disposición por el Servicio de arrendamiento público de bicicletas de titularidad municipal, según el cual: "El seguro de responsabilidad civil cubrirá exclusivamente los daños y perjuicios en los que se cumplan los siguientes requisitos: los daños ocasionados por quien hubiera arrendado lícitamente el uso de la bicicleta, por los riesgos y cuantías fijados en la póliza de aseguramiento y de forma condicionada a que el siniestro se hubiera producido dando cumplimiento el usuario a la normativa reguladora del servicio, a las Ordenanzas municipales y la normativa sectorial de tráfico, circulación, seguridad vial, seguridad ciudadana y patrimonio de las Administraciones Públicas. El seguro no cubrirá los daños que pudieran producirse a cualquier mercancía transportada".

También el artículo 192.7 de la misma Ordenanza, referido en este caso a "bicicletas, otros ciclos y vehículos de movilidad urbana de titularidad privada destinados a su arrendamiento en las vías y espacios públicos municipales", y según el cual: "El titular de los vehículos deberá disponer de un seguro que cubra la responsabilidad civil por los daños y perjuicios que pudiera ocasionarse a la persona usuaria, a otras personas y bienes, así como al patrimonio municipal".

“... la vinculación en el cálculo de la indemnizaciones según el baremo invocado, únicamente es predicable respecto de los supuestos de responsabilidad civil derivada de la conducción de vehículo a motor, como claramente se desprende de la propia titulación del RD Legislativo 8/2004, de 29 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, y de su artículo 1.2 primer párrafo en tanto que dispone la cuantificación de los daños y perjuicios a que se refiere con arreglo a los criterios y límites indemnizatorios fijados en el anexo de la norma mencionada. Por lo tanto, no habiéndose originado el accidente mediante vehículo de motor, sino con una bicicleta, el Juez no estaba obligado a establecer la indemnización correspondiente utilizando estrictamente los criterios del Baremo contenido en el anexo a la norma mencionada, que podía utilizar, no obstante, con carácter orientativo. Por consiguiente, ningún reproche cabe hacer en este punto a la sentencia apelada, máxime cuando la indemnización concedida y conceptos indemnizatorios son razonables, proporcionados y acordes con las circunstancias concurrentes”.

### **Bibliografía**

- ÁLVAREZ GARCÍA, FJ, *La estructura de la norma penal. La polémica entre valorativismo e imperativismo*, Valencia, 2001
- ÁLVAREZ GARCÍA, FJ, *El delito de desobediencia de los funcionarios públicos*, Barcelona, 1988
- ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, JR, *Delitos contra la seguridad vial: especial referencia a la conducción influenciada desde la perspectiva penal, procesal y policial*, Madrid, 2019
- DE VICENTE MARTÍNEZ, R, *Alcohol, drogas y delitos contra la seguridad vial*, Barcelona, 2018
- TAMARIT SUMALLA, J M, “De los delitos contra la Seguridad Vial”, en QUINTERO OLIVARES, G (DIR), MORALES PRATS, F (COORD) *Comentarios al Código Penal Español*, Tomo II, Pamplona, 2016