

# ¿PUEDO COMETER UN DELITO POR MONTAR EN PATINETE ELÉCTRICO?



Javier LÓPEZ

Socio de Ecija

A penas sin darnos cuenta, nuestras ciudades han sido inundadas por vehículos alquilables a través de Apps. Primero fueron los coches; después las motos; luego las bicis; y, finalmente, aterrizaron los patinetes eléctricos. Hasta la llegada de los patinetes no se habían planteado problemas de convivencia importantes, ya que, fueran propiedad de sus conductores o alquilados para un viaje, automóviles, motocicletas y bicicletas están sometidos al cumplimiento de la normativa de circulación de vehículos y el correspondiente régimen de responsabilidad por el uso que se haga de ellos.

Pero tras el desembarco de los patinetes se generó una situación insólita de alegaldad ante la duda de si serían o no un verdadero vehículo, lo que les situaba en una suerte de limbo jurídico. Para tratar de remediar esto, el 3 de noviembre de 2016, la Dirección General de Tráfico dictó la Instrucción 16/V-124 que reguló los llamados Vehículos de Movilidad Personal (VMP) –patinetes, triciclos y segways o vehículos de dos ruedas con autobalaneo–, definiéndolos como vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal que pueden estar dotados de motor eléctrico.

Partiendo de la base de que generan situaciones de riesgo al compartir el espacio urbano con el resto de usuarios, en esencia, esta normativa dispuso que estos vehículos podían circular por la calzada, siempre que se trate de vías expresamente autorizadas por el Ayuntamiento competente, pudiendo la autoridad local ampliar su circulación a aceras, zonas peatonales, parques o habilitar carriles especiales con las prohibiciones y limitaciones necesarias para garantizar la seguridad de los usuarios. Asimismo, al no considerarse vehículos a motor, no se estableció la necesidad de contar con Permiso de Conducción ni seguro.

Pero lo cierto es que la experiencia ha demostrado que estos patinetes no parecen reunir los elementos necesarios para circular por la calzada, al tiempo que son demasiado peligrosos para deambular entre las personas que andan por las aceras; además de resultar molestos cuando se dejan estacionados en lugares distintos de lo previsto para ello y obstaculizan el tránsito de sillas de ancianos y discapacitados, carritos de niños, etc.

La experiencia ha demostrado que estos patinetes no parecen reunir los elementos necesarios para circular por la calzada, al tiempo que son demasiado peligrosos para deambular entre las personas que andan por las aceras



Confirmando la peligrosidad de estos aparatos, ya se han producido accidentes, algunos de ellos mortales, como el de agosto de 2018, en el que falleció una anciana de 92 años en Esplugues del Llobregat al ser atropellada por un patinete; el de octubre en Sabadell, en el que murió una mujer de 40 años arrollada por un camión al caerse de un patinete; y el del pasado mes de diciembre, en el que, a pesar de llevar un casco puesto, murió un hombre de 33 años que circulaba en un patinete eléctrico, de noche, por la A-386 de Córdoba, al estrellarse contra un coche.

En este escenario, Pere Navarro, Director General de Tráfico, declaró que los patinetes eléctricos no pueden convivir ni con coches ni con peatones; y ciudades como Barcelona –que modificó en 2017 la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos– y Madrid –que ha promulgado la Ordenanza de Movilidad de 24 de octubre de 2018– ya han restringido el uso de los patinetes, prohibiendo su circulación por aceras y calzada, al tiempo que queda dificultado de facto su uso al no contarse con una red de carriles habilitados para ello («ciclocalles»).

Actualmente no existe normativa estatal que regule los VMP, encontrándose en tramitación un Proyecto de Real Decreto sobre Medidas Urbanas de Tráfico, que modificará el artículo 50 del Reglamento General de Circulación, para reducir el límite de velocidad de circulación genérico en vía urbana de 50 km/h a 30 km/h en las calles de un solo carril por sentido de circulación; así como el artículo 38, para prohibir a los VPM circular por vías interurbanas. Se define un VPM como un vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclu-

sivamente por un motor eléctrico que alcance una velocidad de entre 6 y 25 km/h, pudiendo estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autobalaneo.

Asimismo, este Proyecto de Real Decreto tiene previsto incorporar las directrices del Reglamento UE nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y añadir un nuevo artículo 22 bis al Reglamento General de Vehículos, para establecer que los VMP quedan exceptuados de obtener Permiso de Circulación, pero necesitarán un Certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional.

Con independencia de si finalmente se aprueba esta normativa, la conducción de un patinete eléctrico implica diligencia y responsabilidad. De esta forma, en el supuesto de que se produzcan daños a personas, aunque no sería un delito contra la seguridad vial de los artículos 379 y siguientes del código penal, que solo aplican a los que conduzcan un vehículo de motor o un ciclomotor; sí constituiría un delito de imprudencia, en caso de muerte (artículo 142 del código penal) o de lesiones (artículos 147 y siguientes del código penal). Y en los casos de daños a las cosas, se le podría exigir responsabilidad civil al autor de los hechos (artículo 1902 del código civil), así como a los padres y tutores por los causados por los menores o incapacitados que estén bajo su guarda y a los dueños o directores de una empresa respecto por los perjuicios causados por sus empleados con ocasión de sus funciones (artículo 1903 del Código Civil).