

Roj: **SAP CC 102/2020 - ECLI:ES:APCC:2020:102**Órgano: **Audiencia Provincial**Sede: **Cáceres**Sección: **2**Fecha: **07/02/2020**Nº de Recurso: **94/2020**Nº de Resolución: **44/2020**

EXTRACTO

FUNDAMENTOS JURIDICOS

Primero.- La **sentencia de instancia declara acreditado** que el día 17 de septiembre de 2019 el **acusado conducía** por la calle Ejido de Debajo de la localidad del Casar de Cáceres el **vehículo de su propiedad sin matrícula tipo L1e-B**, indicándose que **"el vehículo conducido por Eladio tiene la consideración de ciclomotor y exige para su conducción la tenencia de permiso o licencia"**, careciendo el acusado de la correspondiente licencia; si bien le absuelve del delito contra la seguridad del tráfico que se le imputaba al declararse igualmente acreditado que el acusado **"desconocía que dicho vehículo precisase de licencia de conducción para su uso, habiendo sido inducido a error al no haber sido debidamente informado de su necesidad para conducir"**, apreciando la sentencia de instancia por tal motivo un error de tipo (art. 14.1 CP).

El recurso lo interpone el acusado absuelto, por error en la valoración de la prueba, alegando que **"está conforme con el fallo de la sentencia, pero no está conforme con los hechos probados que se indican en la misma. Estos hechos perjudican a mi mandante ya que puede tener consecuencias administrativas negativas para el mismo, en cuanto a posibles sanciones de tráfico. Eladio conducía un patinete eléctrico, no un ciclomotor como indica la sentencia. Por lo tanto no se requiere ni matrícula, ni permiso o licencia para conducir, ni seguro"**. Considera que el atestado fue impugnado por su parte, renunciándose a la declaración de los agentes que lo realizaron, por lo que entiende que **"no existe prueba que acredite que el patinete del acusado fuera un ciclomotor, ni que tuviera la obligación de obtener licencia o permiso para la conducción"**.

Segundo.- Conviene recordar, al hilo de las alegaciones de la parte recurrente, que **un atestado policial tiene virtualidad probatoria propia**, sin necesidad de ratificación personal en el plenario por parte de los agentes que lo elaboraron, **cuando contiene datos objetivos y verificables**, pues hay partes del atestado, como pueden ser planos, croquis, huellas, fotografías que, sin estar dentro del perímetro de las pruebas preconstituidas o anticipadas, pueden ser utilizadas como elementos de juicio coadyuvantes, siempre que sean introducidas en el juicio oral como prueba documental a fin de posibilitar su efectiva contradicción por las partes ya que ninguna de las enumeradas son pruebas practicables directamente en el juicio oral por ser imposible su reproducción en idénticas circunstancias (en este sentido las SSTC 132/92 ó 157/95, entre otras).

Tal y como se razona en la sentencia de instancia, en relación con el vehículo del recurrente **constan fotografías incorporadas al atestado en las que se aprecia el vehículo en sí (un patinete eléctrico de dos ruedas dotado de un asiento)**, así como la placa del mismo, en la que se indica que se trata de un **vehículo de tipo L1e-B eléctrico, con una potencia de 1,5 kW y una velocidad máxima de 45 Km/h**. No existe, por tanto, duda alguna acerca de las características de ese patinete eléctrico; la cuestión se centra en determinar si un vehículo de esas características es, o no, un ciclomotor.



Tercero.- El Reglamento (UE) Nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos distingue en su artículo 4, relativo a las categorías de vehículos, dentro de los vehículos de categoría L1e (*vehículo de motor de dos ruedas ligero*) dos subcategorías, los vehículos tipo L1e-A (a los que denomina "*ciclo de motor*"), y los vehículos tipo L1e-B (denominados "*ciclomotor de dos ruedas*"). Los primeros tienen como características (anexo I) las siguientes: "*ciclos diseñados para funcionar a pedal que cuentan con una propulsión auxiliar cuyo objetivo principal es ayudar al pedaleo, la potencia de la propulsión auxiliar se interrumpe a una velocidad del vehículo 25 km/h, y su potencia nominal o neta continua máxima es 1.000 W*". Se incluye en el tipo L1e-B "*cualquier otro vehículo de categoría L1e que no pueda clasificarse con arreglo a los criterios de vehículos L1e-A*". En el caso que nos ocupa, siendo la potencia del vehículo de 1.500 W y ascendiendo su velocidad máxima a 45 km/h nos encontramos, tal y como se indica en su placa identificativa, con un vehículo L1e- B, esto es, ante un "*ciclomotor de dos ruedas*".

Esta normativa europea debe ponerse en relación con lo que establece 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, que en su anexo I ("*conceptos básicos*") define (apartado 7) "*ciclo*" como "*vehículo provisto de, al menos, dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales*", añadiendo expresamente que "*se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido*"; y considera como "*ciclomotor*" (apartado 9), entre otros, "*vehículo de dos ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico*". Estas últimas son las características del vehículo que conducía el acusado. Podemos concluir que, en líneas generales, los vehículos tipo L1e-A, a los que la normativa europea denomina "*ciclo de motor*", se incluyen dentro del concepto de "*ciclo*" del TR de la LTCVMSV, mientras que los vehículos tipo L1e-B, a los que la normativa europea denomina "*ciclomotor de dos ruedas*" se integrarían dentro del concepto de "*ciclomotor*" de nuestro Texto Refundido.

Por su parte, el artículo 61 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, establece que "*la conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente el preceptivo permiso o licencia de conducción dirigido a verificar que el conductor tenga los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo, en los términos que se determine reglamentariamente*"; y el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, regula en su artículo 4.2.a) al clasificar los permisos de conducción "*el permiso de conducción de la clase AM*", que es el que "*autoriza para conducir ciclomotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos ligeros*". De hecho, en la reciente Instrucción DGT 2019/S-149 TV-108 de 3 de diciembre, sobre aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos, se indica expresamente, en relación con estos vehículos, lo siguiente: "*En caso de que su potencia nominal sea igual o inferior a 4.000 W y desarrolle una velocidad máxima igual o inferior a 45 km/h se tratará un vehículo de la sub-categoría L1e-B «ciclomotor de dos ruedas» conforme el Anexo I del Reglamento (UE) nº168/2013, y el conductor precisará de permiso de conducción de la clase AM*".

Siendo esa la normativa aplicable al vehículo del acusado, no puede sino concluirse que la sentencia de instancia no adolece de error alguno. **No todos los "patinetes eléctricos" entran en la categoría de Vehículo de Movilidad Personal (VMP)** y, de hecho, en la reforma del Reglamento General de Vehículos actualmente en trámite prevé definir Vehículo de Movilidad Personal como "*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*", **vehículos que estarían comprendidos en la categoría L1e-A "ciclos de motor"**. Los vehículos tipo L1e-B como el que conducía el apelante quedan sin embargo, a día de hoy, sometidos a las normas que rigen la utilización de los ciclomotores.

....el "patinete eléctrico" conducido por el recurrente se integraría en el concepto de "ciclomotor" y para su uso sería necesario la tenencia de permiso de conducción.

FALLAMOS:

Sentencia de fecha 30 de octubre de 2.019 dictada por el Juzgado de lo Penal nº 2 de Cáceres....

Se **DESESTIMA** el recurso de apelación formulado por la representación procesal de Eladio contra la