



ANÁLISIS DE LA STS 944/2025, DE 17 DE NOVIEMBRE. EL TRIBUNAL SUPREMO LO CONFIRMA: CONDUCIR UN PATINETE ELÉCTRICO POTENTE SIN CARNET PUEDE SER DELITO

La creciente popularidad de los vehículos de movilidad personal (VMP), comúnmente conocidos como patinetes eléctricos, ha generado un panorama complejo y lleno de incertidumbre legal. La confusión radica en cuestiones fundamentales: ¿qué vehículos se consideran patinetes y cuáles no? ¿Cuándo es obligatorio contar con un permiso de conducción?

La reciente sentencia del Tribunal Supremo ha arrojado luz sobre estas cuestiones, estableciendo criterios claros y con importantes implicaciones penales para los usuarios.

1. Antecedentes del Caso: De un patinete a un proceso penal

El caso se origina con la condena de un ciudadano como autor de un delito contra la seguridad vial al conducir sin el permiso correspondiente. El vehículo en cuestión era un patinete eléctrico, marca Subway, modelo Diablo, con una potencia de 1.900 vatios y capaz de alcanzar una velocidad máxima de 45 km/h.

La condena impuesta en primera instancia fue confirmada a posterior por la Audiencia Provincial de Barcelona. Sin embargo, la defensa del acusado, inconforme con la decisión, interpuso un recurso de casación ante el Tribunal Supremo, argumentando principalmente un error en la valoración de la prueba sobre la naturaleza del vehículo y una vulneración del principio de presunción de inocencia.

2. El fondo del Asunto: ¿Patinete (VMP) o Ciclomotor?

El núcleo del debate radica en la clasificación del vehículo. El Tribunal Supremo establece que para clasificar un vehículo no debemos fijarnos en su apariencia externa (“que se parezca a un patinete”), sino en sus características técnicas reales.



Para ello, acude a las definiciones legales:

- Vehículo de Movilidad Personal (VMP): Vehículo de una o más ruedas, de una única plaza y propulsado por motores eléctricos, con una velocidad máxima por diseño de entre 6 y 25 km/h.
- Ciclomotor: Vehículo de dos ruedas con un motor de cilindrada no superior a 50 cm³ (si es de combustión) y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.

Aplicando estas definiciones, el Tribunal Supremo concluye de forma rotunda que el patinete conducido por el acusado, con una potencia de 1.900W y una velocidad máxima de 45 km/h, excede con creces los límites de un VMP y encaja perfectamente en la categoría de ciclomotor, concretamente en la categoría L1e- B del reglamento UE nº 168/2013.

La consecuencia jurídica es directa: si un vehículo es legamente un ciclomotor, para su conducción se exige la correspondiente autorización administrativa, es decir un permiso de conducir. La ausencia de dicho permiso al pilotar un vehículo de estas características consume el delito contra la seguridad vial previsto y tipificado en el artículo 384 del Código Penal.

3. Conclusiones y consecuencias prácticas

Esta sentencia del Tribunal Supremo transmite un mensaje claro a fabricantes, vendedores y, sobre todo, a usuarios de patinetes eléctricos.

1. Primacía de las características técnicas: No importa si el vehículo se ha comercializado como “patinete”. Si su potencia o velocidad superan los límites establecidos para los VMP, puede ser considerado un ciclomotor a efectos legales y, sobre todo, penales.
2. Riesgo de comisión de un delito: Conducir uno de estos “super-patinetes” sin la licencia adecuada no es una simple infracción administrativa, sino que puede



FERNANDEZADVOCATS

constituir un delito contra la seguridad vial, castigado con penas de prisión, multa o trabajos en beneficio a la comunidad.

3. Obligaciones adicionales: Si un vehículo es considerado un ciclomotor, su conductor no solo necesita el permiso de conducir, sino que también está obligado a tener un seguro de responsabilidad civil, matricular el vehículo y utilizar el casco.
4. Atención a las modificaciones: La sentencia también advierte sobre los vehículos que, aunque originalmente eran VMP, han sido modificados (“trucados”) para aumentar su potencia o velocidad. Estos también pasarían a ser considerados ciclomotores, con todas las consecuencias legales que ello implica.

En conclusión, la STS 944/2025 establece un criterio claro y vinculante que permitirá a usuarios, fabricantes y autoridades actuar conforme a la legalidad, evitando riesgos penales derivados de la conducción de vehículos que excedan los límites de los VMP.

**El presente artículo es meramente divulgativo y no supone asesoramiento ni compromiso de actualización.*

Para más información o asesoramiento, contacte con info@fernandezadvocats.es.