**NOTA DE PRENSA DEL FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL. 13 DE DICIEMBRE DE 2018**

* En el año 2017 se han constatado unas altas cifras de siniestralidad vial urbana: en ese año se produjeron en nuestras ciudades 64740 accidentes con víctimas, 509 fallecidos, 4780 heridos hospitalizados y 77276 no hospitalizados. De los 509 fallecidos casi el 50% fueron peatones y un 5% ciclistas.
* Estas cifras de siniestralidad urbana derivan en su casi totalidad de los vehículos de motor. A su lado, las nuevas opciones de movilidad urbana, con una mayor presencia de ciclistas y la eclosión generalizada de los denominados vehículos de movilidad personal (VMP) -en especial, pero no sólo, patinetes eléctricos- en las calles de nuestras ciudades, sin perjuicio de sus indudables beneficios como opciones menos contaminantes en las ciudades del futuro –ya presente-, ha generado una problemática específica en la coexistencia con el resto de usuarios de las vías públicas, en especial peatones. Por ello en esta fecha el Fiscal de Sala Coordinador ha enviado a todas las Policías Locales del territorio nacional expresas indicaciones y pautas de legalidad y actuación para la eventual exigencia de responsabilidad penal, para recordar las ya existentes en el ámbito urbano de vehículos de motor y formular otras nuevas para bicicletas y VMP que, en síntesis, se expresan a continuación.
* Indicaciones sobre la eventual responsabilidad penal de los conductores de vehículos de motor:
  + En la convivencia con ciclistas, usuarios de VMP y peatones, los vehículos de motor tienen por su configuración una alta capacidad vulnerante, ostentando aquéllos la condición de colectivos vulnerables.
  + Ha de reforzarse la investigación para la aplicación de los delitos de peligro de los arts. 379 a 385 CP. En relación a los delitos de conducción bajo la influencia de alcohol y drogas y exceso de velocidad punible del art 379 CP, mejorar las funciones de supervisión y vigilancia que competen a las Policías Locales, incrementando los controles de alcoholemia, drogas y velocidad.
  + Los adelantamientos con temeridad manifiesta a ciclistas y usuarios de VMP que por sus circunstancias (cercanía, velocidad) pongan en peligro su vida o integridad física y las maniobras también temerarias que originen idénticos riesgos para los peatones, deben generar el levantamiento de atestado ante indicios de la comisión de delito de conducción temeraria del art. 380 CP.
  + En relación con los delitos de homicidio del art. 142 CP (castigado con pena de uno a cuatro años de prisión) y lesiones por imprudencia grave del art. 152 CP (de tres meses de prisión o multa a tres años de prisión), en principio debe instruirse atestado cuando se constate la infracción de deberes normativos de cuidado asociados a determinadas infracciones graves o muy graves de los arts. 76 y 77 Ley de Seguridad Vial (LSV), especialmente cuando se trate de excesos de velocidad y/o distracción por el uso del móvil. Asimismo en el caso de que se produzcan tales resultados por vulneración de los deberes de atención y moderación de la velocidad ante la presencia en la vía de colectivos vulnerables (menores de edad, personas de edad avanzada, discapacitados, peatones, ciclistas y usuarios de VMP).
  + Cuando haya imprudencia grave por atropellos, por ejemplo en paso de peatón o por vulnerar los deberes de atención y moderación de velocidad con ciclistas o patinadores, y la lesión sea leve, no por ello tramitarán diligencias administrativas, sino que harán un seguimiento sobre la naturaleza de la lesión y si es de las que exigen tratamiento médico o quirúrgico (art. 147.1 CP), levantarán atestado por indicios de delito del art 152.1.1º, sancionado con pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a dieciocho meses y privación del derecho a conducir de uno a cuatro años.
  + La siniestralidad urbana deriva de los vehículos de motor. Por ello los principales esfuerzos se dirigirán a reducirla.
  + El incremento de situaciones de riesgo y accidentes con ciclistas y patinadores según los informes recibidos de las Policías Locales obliga a dar asimismo pautas de investigación penal sobre ellos.
* Indicaciones sobre la eventual responsabilidad penal de los conductores de bicicletas:
  + Los peatones, especialmente las personas de movilidad reducida, ostentan la condición de colectivo vulnerable en su relación con la circulación de bicicletas. Los arts. 10 y 13 LSV imponen a los ciclistas un deber normativo de cuidado de evitar perjuicios y molestias, precaución y atención a la conducción y cumplir todas las normas de la LSV (señales, preferencias de paso, semáforos, etc.) así como mantenimiento del vehículo en condiciones adecuadas para ofrecer el mínimo riesgo a la circulación en general y en particular a la de los peatones.
  + Según los informes remitidos por las Policías Locales se constata un muy extendido desconocimiento por los ciclistas de las normas viales en el ámbito urbano, a diferencia de lo que ocurre en vías interurbanas, siendo frecuente que transiten por la acera y zona peatonal creando intranquilidad a los peatones, en especial niños, personas de la tercera edad y discapacitados, generador de unas primeras cifras de siniestralidad pendientes de cuantificación y que obligan a dar instrucciones a las Policías sobre la calificación jurídica de los arts. 142 y 152 CP. Junto a ello un esfuerzo de los agentes para mejorar la supervisión de su cumplimiento con las correspondientes sanciones y el incremento de controles de alcohol y drogas, atajando estos comportamientos.
  + En relación con los delitos de homicidio (castigado con pena de uno a cuatro años de prisión) y lesiones por imprudencia grave (de tres meses o multa a tres años de prisión), cuando se producen atropellos a peatones, en principio debe instruirse atestado por estos delitos cuando la imprudencia del ciclista es grave, e indiciariamente lo es en los casos de circulación indebida por acera o zona peatonal, y asimismo en los supuestos de grave desatención en la conducción, como cuando utiliza el móvil o se distrae debido a casco o audio conectado a aparatos receptores o reproductores del sonido, cuando concurre vulneración de las reglas esenciales de tráfico del Título II LSV en lo que le sea de aplicación o conduce bajo la influencia de alcohol o drogas. Asimismo cuando se incumple de modo grave el deber de cerciorarse de que la bicicleta, de conformidad con lo expuesto, se halla en las debidas condiciones técnicas elementales para circular, por ejemplo frenos e iluminación.
  + En el atestado deben constar los datos de la póliza de seguro municipal o particular del ciclista o empresa que gestiona el uso compartido. También una indagación sobre los bienes del responsable para poder instar con la mayor prontitud en el procedimiento judicial las medidas cautelares de embargo pertinentes, dado que en el procedimiento judicial responde con todo su patrimonio y con sujeción a la Ley 35/2015 sobe Baremo del Seguro. Asimismo testimonios íntegros de las cláusulas convenidas por el Ayuntamiento y las empresas adjudicatarias sobre responsabilidades respectivas. Cuando se trate de vehículos que trabajan para empresas de reparto o distribución de mercancías se reseñarán los datos de la empresa y la relación jurídico-laboral entre el conductor y la entidad y circunstancias de la póliza de seguro y riesgos para la seguridad vial, de haberlos, debidos a las condiciones de trabajo. Todo ello a efectos de determinar la posible responsabilidad civil directa de las entidades aseguradoras en los términos del art. 117 CP y la responsabilidad civil subsidiaria de los Ayuntamientos y empresas en los términos del art. 120.4 y 5 CP.

* Indicaciones sobre la eventual responsabilidad penal de los conductores de VMP:
  + 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.
  + Según los informes remitidos por las Policías Locales los accidentes en que intervienen los VMP se deben, entre otras causas, a 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.
  + Debe destacarse que los peatones, especialmente las personas de movilidad reducida, ostentan también la condición de colectivo vulnerable en su relación con la circulación de VMP. Su presencia antijurídica, como la de los ciclistas, en las zonas peatonales, les produce perturbación e intranquilidad y vulnera sus derechos a la vida familiar, cultural, económica y de encuentros que se produce en los espacios acotados por la ley para ellos. Muy particular los de los discapacitados que circulan en silla de ruedas y están protegidos no sólo en la legislación nacional sino también en la Convención de Nueva York, 13-12-2006, suscrita por España, en los arts. 9,10 y 11 que se vulneran de este modo. La FEMP informa a la Fiscalía de la agravación de la situación de vulnerabilidad (en todo peatón) de los discapacitados visuales ante un aparato que no emite aviso sonoro. Se han dado indicaciones a las Policías Locales para que incrementen sus funciones de supervisión y atajen estos comportamientos perturbadores.
  + Entre otras cuestiones y según resulta de los informes enviados por las Policías Locales se detecta la situación de alegalidad con la que se desplaza un relevante porcentaje de los acogidos a este concepto jurídico-administrativo de VMP en relación con la legislación nacional y europea sobre requisitos técnicos de diseño, fabricación y comercialización, circulando con frecuencia carentes de marca de fábrica y de toda certificación o siendo en ocasiones inveraz. El que no les sea de aplicación la normativa de vehículos de motor no significa que puedan circular por las vías públicas incidiendo en la seguridad vial sin ningún tipo de control sobre su aptitud técnica para hacerlo. En todo caso son productos industriales que significan riesgos para la seguridad como evidencian los informes policiales y por ello podrían ser de aplicación las normas nacionales sobre productos de esta índole y seguridad industrial así como de defensa de consumidores y usuarios.
  + Los arts. 10 y 13 LSV imponen a los patinadores como a los ciclistas un deber normativo de cuidado de evitar perjuicios y molestias, precaución y atención a la conducción y cumplir todas las normas de la LSV (señales, preferencias de paso, semáforos, etc.) así como comprobar el adecuado funcionamiento del vehículo y que esté en condiciones adecuadas para ofrecer el mínimo riesgo a la circulación en general y en particular a la de los peatones. No deberían circular, por ello, sin una debida iluminación por la noche, ni timbre para avisar al peatón, ni sistema de frenada y demás sistemas esenciales de seguridad.

.

* + En relación con los delitos de homicidio (castigado con pena de uno a cuatro años de prisión) y lesiones por imprudencia grave (de tres meses o multa a tres años de prisión), cuando se producen atropellos a peatones por VMP, en principio debe instruirse atestado cuando la imprudencia del usuario del VMP es grave, e indiciariamente lo es en los casos de circulación indebida por acera o zona peatonal, y asimismo en los supuestos de grave desatención en la conducción, como cuando utiliza el móvil, cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores del sonido, cuando concurre vulneración de las reglas esenciales de tráfico del Título II LSV en lo que le sea de aplicación o conduce bajo la influencia de alcohol o drogas. Asimismo cuando se incumple de modo grave antes de iniciar la conducción el deber de cerciorarse de que se conocen las características técnicas del vehículo, mandos, velocidad, frenada, etc. y realizar las comprobaciones necesarias previas de manejo, constatando su adecuado funcionamiento y que se goza de la pericia necesaria para su utilización, así como en los casos de circular por la calzada con niños en patinetes diseñados para una sola persona (art. 9.1 Reglamento de Circulación).
  + En el atestado se consignarán las características técnicas del vehículo y su incidencia en el accidente, indagándose si cuenta con las certificaciones precisas conforme a la normativa nacional y europea. Asimismo deben constar los datos de la póliza de seguro municipal o particular del usuario o empresa que gestiona el uso compartido. También una indagación sobre los bienes del responsable para poder instar con la mayor prontitud en el procedimiento judicial las medidas cautelares de embargo pertinentes en los mismos términos que para ciclistas. Asimismo testimonios íntegros de las cláusulas convenidas por el Ayuntamiento y las empresas sobre responsabilidades respectivas y, si se ha adquirido en el mercado, los datos de la empresa vendedora y bajo qué condiciones, advertencias o instrucciones se ha realizado la adquisición, adjuntando la documentación pertinente y la existencia de irregularidades si concurren. En todo caso la contratación electrónica del VMP está sometida a la Ley 34/2002 de Servicios de la sociedad de información y comercio electrónico. Cuando se trate de vehículos que trabajan para empresas de reparto o distribución de mercancías se reseñarán los datos de la empresa y la relación jurídico-laboral entre el conductor y la entidad y circunstancias de la póliza de seguro. Todo ello a efectos de determinar la posible responsabilidad civil subsidiaria de los Ayuntamientos o empresas en los términos del art. 120. 4 y 5 CP.
  + Se ha constatado asimismo la existencia de VMP que reúnen las mismas características técnicas, potencia de motor y velocidad que los ciclomotores o motocicletas y que, sin embargo, -en fraude de ley- no están matriculados ni tienen homologación europea y circulan por las vías urbanas sin seguro obligatorio generando con alguna frecuencia gravísimos riesgos para la circulación. En todo caso estos vehículos no matriculados que son verdaderos ciclomotores o motocicletas en la definición que da el Anexo 1.9 LSV y Anexo 2.A del Reglamento de Vehículos, están sometidos a las prescripciones del CP y, por tanto, 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 y lo remitirán al Fiscal Delegado de Seguridad Vial. Asimismo, si hay indicios de que las marcas y especificaciones de determinados VMP impresos o grabados en el vehículo o su documentación no se ajustan a la realidad y hubiere indicios de delito de los arts. 392 y concordantes del CP levantarán atestado por el correspondiente delito de falsedad documental.
  + Se han recabado de las Policías Locales datos completos de siniestralidad por atropellos a peatones y ciclistas para con su conocimiento fundado formular las propuestas de reforma legal en el ámbito de la seguridad vial y del seguro. Se sospecha de una cifra negra de siniestralidad debido a la falta de denuncia unida a la fuga del autor. Por ello se han dado indicaciones a las Policías para que se esmeren en la investigación y recaben la colaboración ciudadana.