



Ilmos. Sres.:



1. INTRODUCCIÓN

La reciente y cada vez más creciente irrupción en las calles de nuestras ciudades de un elenco muy heterogéneo de los denominados -en ocasiones de forma incorrecta-, vehículos de movilidad personal (en adelante VMP), junto con los indudables beneficios en materia de movilidad sostenible urbana que conlleva, ha generado, en algunos ámbitos, una específica problemática de seguridad y siniestralidad vial, junto con otra de inseguridad jurídica y de catalogación de algunas de estas nuevas formas de movilidad, ante la -hasta ahora- ausencia de una clara regulación normativa.

Ello motivó la publicación de las Instrucciones de la Dirección General de Tráfico 16/V-124, de 3 de noviembre de 2016, y de la 19/V-134, de 24 de mayo de 2019, derogada esta última por la Instrucción 2019/S-149 TV-108, de 3 de diciembre de 2019; así como el Oficio del Fiscal de Sala que suscribe, de 13 de diciembre de 2018, dirigido a las Policías Judiciales de Tráfico con pautas de actuación sobre estas cuestiones.

En concreto, en el citado Oficio de 13 de diciembre de 2018, a vista de la referida situación de inseguridad jurídica, se señalaban las siguientes pautas de actuación:

“Los VMP que reúnen las mismas características técnicas, potencia de motor y velocidad que los ciclomotores, no están matriculados, ni tienen homologación europea y circulan por las vías urbanas sin seguro obligatorio, generan con alguna frecuencia, como se dijo, gravísimos riesgos para la circulación. No es infrecuente que en Internet reciban instrucciones para manipular el acelerador y elevar la velocidad. De modo irresponsable eluden la cobertura del seguro con lo que en caso de accidente dejan desamparadas a las víctimas. Al mismo tiempo, determinadas empresas eluden la legislación administrativa y penal que les es de aplicación, según refieren los informes de las Policías, pues el mismo modelo de vehículo lo matriculan y legalizan como ciclomotor o suprimiendo alguna característica técnica no esencial y con amparo en el Reglamento de Vehículos (art. 21 y Anexos) y Reglamento Europeo citado de 2013 (art. 4 y Anexo I), lo venden como VMP, con lo que inciden en fraude de ley del art. 6.4 CC. Las Policías Locales enviarán al Fiscal Delegado de Seguridad Vial las investigaciones sobre el particular a fin de que decida sobre la incoación de procedimiento penal si se observan indicios de infracción penal



o la remisión a la autoridad administrativa competente en los casos de infracción administrativa para la oportuna sanción, en su caso.

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, pueden estar 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 en el que consignen un informe o estudio sobre las características técnicas del vehículo y lo remitirán al Fiscal Delegado de Seguridad Vial.”

En este contexto, la reciente aprobación del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, *por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y el Reglamento General de Vehículos, RGV, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico*, hace necesario completar aquéllas indicaciones y precisar los que tienen eventual encaje en el concepto de ciclomotor o vehículo a motor a efectos de los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379 y ss. CP.

Por todo lo expuesto, he acordado dirigir este oficio a todas las Policías Locales del país, en el ejercicio de mis funciones, con el fin de promover la necesaria unificación de criterios y seguridad jurídica y para evitar desigualdades territoriales en la investigación de los delitos contra la seguridad vial, desigualdades que lo serían tanto en el ius puniendi del Estado (cuyo presupuesto es la potestad de investigación de delitos) como en los derechos de las víctimas, que deben ser respetados por igual en todo el territorio del Estado. Asimismo, para colaborar en que su comercialización se ajuste a la legislación de homologación que se infringe de modo manifiesto, lo que está en el origen de la inseguridad vial y jurídica que se padece.

Ya adelantamos que los vehículos que se ajustan a la definición normativa de VMP “Vehículo de movilidad personal: 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. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) nº. 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.”, no pueden ser considerados ciclomotores a efectos penales porque se hallan expresamente excluidos de la nueva definición aludida de vehículo de motor del RGV, no se adaptan al concepto de ciclomotor del Anexo I.9 LSV y



están excluidos de la norma europea conforme a su art 2.2 como se desarrolla en el apartado siguiente.

En cualquier caso, aumenta, en significativa progresión ascendente, la circulación de los mismos y de las bicicletas en el ámbito urbano lo que desde luego están en consonancia con el nuevo diseño de la ciudad bajo el modelo de la movilidad sostenible que debe fomentarse con toda decisión. Pero al mismo tiempo y con el mismo índice de progresión aumenta la perturbación del bienestar e inseguridad de los ciudadanos al no observarse, en ocasiones de modo generalizado, las normas viales que les obligan como a todos los usuarios de las vías públicas urbanas por lo que la siniestralidad que originan va en aumento, al menos en ciertas ciudades. De este modo se perjudica el modelo urbano hacia el que nuestro país y la UE avanzan paulatinamente.

De ahí que la segunda finalidad de este oficio y aún de mayor relevancia, sea la de subrayar con concretas matizaciones las instrucciones emitidas el 13-12-2018 y la necesidad de que se ejerciten con mayor rigor las facultades de supervisión de las Policías Locales con controles de alcohol y drogas, sanción, retirada y depósito de VMP y bicicletas en los supuestos legales tras infringirse los obligados preceptos de la LSV, pues sin ellas será difícil como se expone avanzar hacia el ideal urbano de movilidad. Asimismo, colaborando para que se cumplan -en la comercialización de estos esenciales vehículos- las normas de la Ley de Industria y de Protección y Defensa de los Consumidores. Siempre por supuesto prestando su apoyo como ya lo vienen haciendo con mérito en la educación y formación de ciclistas y patinadores en lo que es la verdadera movilidad sostenible unida al respeto de los preceptos viales. Cuando se producen resultados lesivos en la siniestralidad antes aludida, esmerándose en las pautas que ahora se recuerdan y matizan.

Todo ello, sin olvidar que casi toda la siniestralidad urbana la originan los vehículos de motor por lo que es preciso reafirmar criterios esenciales de actuación, con algunas concreciones que ya se dieron en el mentado oficio de 13-12-2018.

2. ANÁLISIS DE LA EVENTUAL CARACTERIZACIÓN DE LAS DISTINTAS MODALIDADES DE VEHÍCULOS ASIMILABLES A CICLOMOTORES COMO INSTRUMENTO TÍPICO DE LOS DELITOS DE PELIGRO CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

1.1 Los vehículos, artefactos o aparatos excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento UE 168/2013 de 15 de enero -art.2.2 del mismo- en principio no son subsumibles como instrumento típico de los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379 y ss. CP en cuanto no pueden siquiera alcanzar la categoría mínima de ciclomotor mencionada en los citados preceptos.



En particular, de acuerdo con el punto 7 del Anexo I LSV y con el art. 2.2.h/ del Reglamento UE. -que los excluye de su ámbito de aplicación-, los ciclos y bicicletas de pedales con pedaleo asistido (las conocidas como EPAC, *Electronically Power Asisted Cycles*), tal como aparecen definidas en el citado Reglto, no integran en ningún caso el concepto de ciclomotor ni de vehículo de motor a efectos penales.

Destacan en ellas las siguientes características técnicas, de suerte que la ausencia de cualquiera de ellas excluye el concepto de ciclo de pedaleo asistido: han de funcionar a pedales, el motor eléctrico tiene una función meramente auxiliar (no forman parte de este concepto los vehículos con motor autónomo que permite su funcionamiento independiente sin pedalear), con una potencia máxima de 250 W y una velocidad máxima de 25 km/h.

1.2 El resto de vehículos, además de las EPAC, descritos en el art. 2.2 del Reglamento UE., quedan igualmente excluidos de su ámbito de aplicación y, por tanto, sin posibilidad de subsunción en los arts. 379 y ss. CP; entre otros, los siguientes: "a/ los vehículos cuya velocidad máxima por construcción no supere los 6 km/h; b/ los vehículos destinados exclusivamente a ser utilizados por personas con discapacidad física -en consonancia con el punto 12 del Anexo I LSV que excluye del concepto de vehículo de motor a los vehículos para personas de movilidad reducida-; (...) i/ los vehículos autoequilibrados; j/ los vehículos que carecen de una plaza de asiento como mínimo; y en principio k/ los vehículos equipados con cualquier plaza de asiento para el conductor en los que el punto R se sitúe a una altura inferior o igual a 540 mm en el caso de las categorías L1e, L3e y L4e, o inferior o igual a 400 mm en el caso de las categorías L2e, L5e, L6e y L7e".

De conformidad con estos criterios de exclusión, los siguientes vehículos, que han suscitado dudas en cuanto a su encaje típico en los delitos contra la seguridad vial, tampoco integrarían en ningún caso el concepto mínimo de ciclomotor ni de vehículo de motor en el ámbito penal : los denominados *hoverboard* o *balance scooter*, en cuanto se trata de vehículos autoequilibrados y sin asiento (exclusión del art. 2.2.i/ y j/); los *segway*, al tratarse de vehículos asimismo autoequilibrados, ya dispongan o no de asiento (exclusión del art. 2.2.i/ y, en su caso, j/); y los *airwheel* o monociclos eléctricos, asimismo sin asiento y autoequilibrados (exclusión del art. 2.2.i/), y, por otra parte, de una sola rueda. Todos ellos sí podrían categorizarse en algunas modalidades, a diferencia de los que luego veremos, en el concepto de VMP examinado.

1.3. A sensu contrario, los vehículos con velocidad máxima por construcción superior a 6 km/h que no son autoequilibrados y disponen de una plaza de asiento como mínimo en la que el punto R se sitúe a altura superior a la definida en el art. 2.2.k/ del Reglamento UE (540 mm para la categoría mínima



L1e, el caso más habitual en la práctica de los que se presentan), podrían quedar

sometidos, en principio, al ámbito de aplicación del citado Reglto y, en cuanto cumplan las características técnicas definidas en su art. 4 y Anexo I, susceptibles de ser integrados en alguna de las categorías L1e a L7e (ciclomotor de dos o tres ruedas, motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar, triciclo de motor, cuatriciclo ligero y pesado) .En consecuencia sujetos a homologación y subsumibles teóricamente , en principio, en el concepto normativo de ciclomotor o vehículo de motor de los delitos de los arts. 379 y ss. CP con las matizaciones que se harán seguidamente

1.4 Por su parte, los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglto ya citados pertenecientes a la categoría L1e (vehículos de dos ruedas con propulsión eléctrica con potencia nominal o neta continua máxima no superior a 4000 W y velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h -criterios de clasificación de la categoría L1e-) tienen la consideración de *Ciclomotores L1e-B* (y no de *Ciclos de motor L1e-A*), y por tanto de conformidad con el apartado 12 del Anexo 1 LSV constituyen con claridad instrumentos típicos de los delitos de los arts.379 y ss. Todo ello, aunque el requisito referente a la altura del asiento previsto en el art 2.2 k) citado del Reglamento UE no se cumpla, pues hay que tener en cuenta la definición vigente y prioritaria de ciclomotor de la LSV y los bienes jurídicos protegidos en los tipos penales, vida e integridad física que no pueden ponerse en relación con la altura del asiento.

1.5. En cuanto a la categoría inferior de *Ciclos de motor L1e-A* del Reglamento UE 168/2013, deben excluirse este tipo de vehículos de los ilícitos penales de riesgo contra la seguridad vial, arts. 379 y ss. CP, en cuanto no cabe el encaje en el concepto normativo de ciclomotor por las razones expresadas de intereses o bienes jurídicos tutelados en los tipos penales. El RGV en la modificación operada por el RD 970/2020 la diferencia de los ciclomotores, no encajan en el Anexo 1.9 LSV y la expresión gramatical del Anexo I L1-e lo clarifica

1.6. De todos modos, los ciclos de motor pueden acceder a la categoría de ciclomotor, conforme al art 4.4 del Reglamento, si concurren los siguientes requisitos alternativos: a/ que el vehículo no esté diseñado para funcionar a pedal. b/ que, aun estando diseñado para funcionar a pedal la propulsión eléctrica no sea auxiliar o, siéndolo, no se interrumpa a una velocidad de 25 km/h. c/ que, aun estando diseñado para funcionar a pedal y siendo la propulsión eléctrica auxiliar e interrumpiéndose a una velocidad de 25 km/h, tengan una potencia nominal o neta continua máxima superior a 1000 W.

En todo caso por la acomodación al concepto principal del Anexo 1.9, las razones expuestas sobre al bien jurídico protegido en los delitos reseñados y riesgos para la vida e integridad física derivados de la velocidad, potencia y características técnicas, sólo podrán aplicarse las normas penales, en principio, en los supuestos en que se exceda la velocidad de 25 km /h.



3.- CRITERIOS DE ACTUACIÓN EN RELACIÓN CON VEHÍCULOS “ARTESANALES”, MODIFICADOS O “TRUCADOS”

En ocasiones se presentan en la praxis policial y judicial supuestos de vehículos ajenos a las catalogaciones administrativas examinadas y que pueden generar problemas de subsunción: vehículos fabricados de forma enteramente artesanal consistentes en chasis de diferentes piezas metálicas soldadas entre sí a las que se incorporan motores eléctricos o más frecuentemente de combustión; también vehículos -homologados o no- a los que se modifican sus características técnicas, dándose, entre otros ejemplos, casos de bicicletas homologadas como tales a las que se incorpora un kit de motor de combustión de 50cc que se vende a través de internet, o bien bicicletas o patinetes eléctricos a los que se modifica el software o las placas electrónicas, o bien se les anulan físicamente los limitadores puestos por el fabricante, o se cambian o alteran los motores eléctricos de fábrica por otros de mayor potencia, en todas las ocasiones para aumentar su potencia y velocidad.

En estos casos, los vehículos así fabricados, modificados o “trucados”, en el caso de no estar fuera del ámbito conceptual del Reglamento UE, por no encontrarse en ninguna de las exclusiones del art. 2.2 y cumplir, de facto, los criterios de clasificación de una categoría de las reguladas en aquél pueden tener la consideración de vehículos de la categoría correspondiente -por ejemplo, *Ciclomotor* L1e-B o *Motocicleta* L3e-, y, en tal sentido, ser subsumibles en los tipos penales examinados.

Será estrictamente necesario a los efectos anteriores, recabar informe pericial sobre tales circunstancias, sin que en principio baste a tal fin la consulta vía internet de modelos similares al que es objeto del atestado o de las actuaciones. No siempre la información de la red es completamente fiable -la colgada por los propios operadores económicos, fabricantes, importadores o comerciantes puede resultar inveraz- y es de gran relevancia constatar las características técnicas del concreto vehículo conducido sujeto al procedimiento, no la de cualquier marca o modelo igual o similar.

Puede ser en principio suficiente el recabado o adjuntado al atestado por los propios peritos policiales. Para ello de ordinario será necesaria la intervención del vehículo conforme a lo prevenido en el art. 764.4 LECrim. De otra parte, cuando se trate de vehículos no homologados ni matriculados que tienen vedado el acceso a la circulación por las vías públicas (art 1 RGV), conforme a todo lo expuesto, deberá valorarse la oportunidad de interesar en el atestado su comiso como instrumento del delito ex art. 385 bis CP, en relación con los arts. 127 y 128 CP, a fin de prevenir la eventual reiteración en la conducta delictiva y conjurar en todo caso el peligro que comporta su circulación.



4. INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS A LA LEGISLACIÓN SOBRE HOMOLOGACIÓN EN LA COMERCIALIZACIÓN DE ESTOS VEHÍCULOS.

Por lo demás, debe tenerse presente que, cuando se comercializan o ponen en circulación vehículos de motor no homologados (carentes de marca de fábrica y de toda certificación o documentación, o siendo esta inveraz) se vulnera lo prescrito en el art. 1 y ss. del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, sobre procedimientos de homologación de vehículos de motor. Tal conducta puede determinar la aplicación de alguna de las infracciones tipificadas en el Título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, *de Industria* y, en particular, de las recogidas en sus artículos 31.2.a) y 31.3.a), sin perjuicio de que, por añadidura, puedan comportar vulneración de los derechos reconocidos a los consumidores y usuarios en el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el *Texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios*, LGDCU

De esta forma, cuando en la instrucción del atestado incoado por delitos contra la seguridad vial se pongan de manifiesto en los responsables (fabricantes, importadores o distribuidores) indicios de la comercialización de vehículos sujetos a homologación con infracción de las normas referidas, se investigarán y harán constar. Si las Policías Locales tuvieran, al margen del procedimiento penal, informaciones sobre establecimientos comerciales en que se vendieran vehículos no homologados sin las debidas instrucciones o explicaciones acerca de sus características y manejo, las remitirán en un informe al Fiscal Delegado.

5. EL ELEMENTO SUBJETIVO DE LOS DELITOS VIALES: EL PROBLEMA DEL ERROR. ACTUACIONES A SEGUIR ANTE SU EVENTUAL INVOCACIÓN

Desde el punto de vista del elemento subjetivo, en esta clase de delitos el dolo del autor debe abarcar el instrumento típico, esto es, debe conocer que lo que se conduce es un vehículo a motor o ciclomotor.

En este sentido, se ha detectado una extendida praxis consistente en la introducción y comercialización en el mercado de vehículos con las características técnicas propias de los ciclomotores Le1-B -tal y como hemos definido, en particular de potencia y velocidad-, que, sin embargo y en fraude de ley -por incumplimiento de las exigencias del Reglamento UE 168/2013-, no se homologan ni matriculan como tales -o incluso homologados como tales pero sin matricular-, y se venden como VMP, informando al consumidor de que no necesitan de permiso de circulación ni de conducción, pudiendo llegar a generarle error sobre la clase de vehículo que en realidad está adquiriendo.



Ello puede determinar, en estos y en otros casos, la apreciación del error previsto en el art. 14 CP si se acredita que el sujeto activo ignoraba la clase de vehículo que estaba conduciendo. Se trataría, en una primera aproximación y dependiendo del caso concreto, de un error de tipo del art. 14.1 CP, lo que excluiría en cualquier caso la responsabilidad criminal, tanto en su modalidad vencible como invencible, al no estar prevista la comisión imprudente en los delitos de los arts. 379 y ss. CP.

Asimismo, en relación con lo anterior, no puede dejar de señalarse que, en el momento inicial de proliferación de todas estas nuevas formas heterogéneas de movilidad, al amparo de la denominación común de VMP -no siempre correcta jurídicamente por todo lo señalado *supra*-, se generó un indudable confusiónismo sobre la catalogación de cada uno de estos vehículos, lo que podía dar lugar a una apreciación flexible de situaciones de error sobre cuál era la categoría de vehículo que se conducía.

Pero el paso del tiempo, con la publicación de las diferentes Instrucciones de la DGT, el dictado de sentencias, siquiera de la jurisprudencia de Audiencias, así como la difusión del oficio de Fiscalía y el presente Dictamen, junto con la promulgación y aplicación como norma vigente, además de lo dispuesto en el Anexo I.9 LSV y Reglamento UE 168/2013, del RD 970/2020 con una específica definición de los VMP en el RGV, han contribuido a clarificar el desconcierto reinante en esta materia, de suerte que las situaciones aludidas de hipotética concurrencia de error en los usuarios de estos medios de movilidad necesariamente se tienen que ver reducidas, destacando la necesaria obligación del sujeto de informarse del tipo de vehículo que conduce, según todo lo expuesto, por lo que el criterio de apreciación del error necesariamente ha de ser más restrictivo en la actualidad.

De esta forma, si bien en un momento inicial, por las razones aludidas, podía ser prudente el criterio que se seguía en algunos territorios, consistente en no levantar atestado en la primera intervención policial con determinado usuario y vehículo cuando el mismo alegaba desconocimiento sobre la clase de vehículo que conducía, reservando su elaboración y posterior judicialización a aquéllos casos en que, con posterioridad, el mismo sujeto era sorprendido en una segunda ocasión conduciendo el mismo vehículo, en la situación actual debe abandonarse aquella inicial praxis.

Por tanto, habrá de instruirse atestado en todo caso, a pesar de las alegaciones de error que puedan producirse, siendo ya ante el órgano judicial -o en diligencias de investigación penal del Ministerio Fiscal, en su caso- donde deban valorarse los indicios existentes para la apreciación o no de esta causa de exclusión de la culpabilidad y prosecución del procedimiento. En cualquier caso, es obvio que la existencia de previas actuaciones policiales o, incluso,



procedimientos judiciales o diligencias de investigación del Ministerio Fiscal concluidas con decisión de archivo por carencia de dolo o concurrencia de error, permiten descartar, sin perjuicio de la valoración *ad casum*, su concurrencia en intervenciones o hechos posteriores respecto del mismo sujeto. Estas últimas se harán constar en el atestado si son conocidas.

No obstante, en cualquier caso, y siempre bajo este prisma estricto, en aquéllos concretos supuestos en que se invoque una hipotética situación de error por parte del posible sujeto activo del supuesto ilícito penal, se procurará llevar a cabo una cuidadosa y profunda investigación, ya en la propia sede policial, sobre todos aquéllos datos fácticos que puedan determinar o no su apreciación.

Esta investigación vendrá referida a todas las circunstancias que, pudiendo afectar a la esfera de conocimiento del investigado, hayan concurrido en la adquisición del vehículo, especialmente, sin descartar otro tipo de pruebas como eventuales testificales, toda la documentación de la adquisición o relacionada con ésta, esencialmente las facturas, pero también las órdenes de pedido, albaranes de entrega y cualquier documento sobre el vehículo o su libro de instrucciones que haya sido entregada al consumidor, elemento final este último de especial relevancia. Todo ello a fin de obtener un cabal conocimiento sobre el eventual fraude generador de error en el consumidor en torno a la clase de vehículo que va adquirir, o, en caso contrario, a fin de acreditar que el sujeto activo conocía perfectamente su categoría o clasificación, sabiendo que adquiriría un ciclomotor o vehículo a motor, o al menos que le incumbía, la obligación de despejar sus dudas al respecto -como en los casos más o menos frecuentes en que la utilización de estos vehículos a los que venimos aludiendo se hace con la finalidad de eludir la privación del derecho a conducir impuesta en previo procedimiento penal.

6.- LA SINIESTRALIDAD EN VÍA URBANA Y LOS COLECTIVOS VULNERABLES. SUJECCIÓN A LA LSV DE LOS USUARIOS DE VMP Y ACTUACIÓN DE LAS POLICÍAS LOCALES.

Comenzamos por recordar que la principalísima siniestralidad en la ciudad es la de los vehículos de motor. En la convivencia con ciclistas y usuarios de VMP, en particular patinetes, los vehículos de motor tienen por su configuración una alta capacidad vulnerante, ostentando unos y otros, al igual que los peatones, la condición ante ellos de colectivos vulnerables.

Ha de conseguirse que, en los términos del art. 21.3 LSV y 50 del Reglamento General de Circulación (en adelante RGCirc), la velocidad genérica máxima en vías urbanas (fijada en 30 km/h tras el Real Decreto 970/2020) se cumpla estrictamente impulsando la implantación de radares y las correspondientes sanciones.

En los casos de indicios de delito de lesiones imprudentes del art. 152 CP, conforme al Anexo IV LSV y Dictamen 1/2021, hay que instruir en todo caso



atestado cuando se constata velocidad superior a 60 km/h en los supuestos de velocidad genérica de 30 km/h citados. Por lo demás, debe recordarse que el

delito del art. 379.1 CP respecto del que se detecta una alta impunidad en el ámbito urbano se comete correlativamente a partir de una velocidad superior a 90 km/h.

De igual modo, los adelantamientos con temeridad manifiesta a ciclistas y usuarios de los VMP que, por sus circunstancias (cercanía, velocidad) pongan en peligro su vida o integridad física, así como las maniobras, también temerarias, que originen idénticos riesgos para los peatones, deben generar el levantamiento de atestado ante indicios de la comisión de delito del art. 380 CP.

7. SUJECCIÓN A LA LSV DE LOS USUARIOS DE VMP Y ACTUACIÓN DE LAS POLICÍAS LOCALES

Sentado lo anterior, es preciso recordar la vigencia con algunos matices, de lo señalado en el Oficio de 13 de diciembre de 2018, en relación con la eventual siniestralidad generada por los VMP y lo expresado en la introducción

Como ya se razonó en aquella ocasión y cabe reiterar con más motivo tras la aprobación del Real Decreto 970/2020, los VMP responden al concepto de vehículo del Anexo I.6 de la LSV, a saber, "aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el art 2" y están, por tanto, sometidos a la LSV. Así lo dice expresamente el Preámbulo, gozan de una definición normativa en el RGV y el art 38.4 del Reglamento de Circulación por él introducido incluye una regulación expresa sobre prohibiciones de circulación.

Todo ello permite la aplicación de los arts. 10.1 y 2 y 13.1 y 2 LSV de los que se infieren las obligaciones de, evitar perjuicios, molestias y peligros, atención permanente, diligencia y precaución antes referidas.

En cualquier caso, desde el momento en que circulan por la calzada tienen deberes normativos de cuidado derivados del ámbito de riesgo en el que se adentran y que conducen a la aplicación como para los ciclistas por idénticas razones de las normas de los arts. 10 a 52 LSV en cuanto a lugar de la vía, velocidad, preferencia de paso, incorporación a la circulación, cambios de dirección, sentido y marcha atrás, adelantamiento, parada y estacionamiento, cruces de pasos a nivel y puentes levadizos, utilización de alumbrado, advertencias a los conductores y obligaciones en caso de accidente o avería, arts. 47 y 51 así como los concordantes del RGCirc. Con la misma claridad también les son exigibles los deberes de obedecer las señales de circulación de los arts. 53-55, que el art. 53 refiere al "usuario de las vías".



La primera actuación ante el incumplimiento de estas normas es la preventiva o sancionatoria de las Policías Locales.

La gravedad de conducir por las zonas peatonales es clara, por razones evidentes, y ya debe mover, en su caso, al levantamiento del correspondiente boletín de denuncia, conforme a la legislación vial y municipal. Cuando se produce una situación de riesgo para los peatones es obligada, siempre valorando las circunstancias concurrentes, la retirada y depósito del VMP conforme a los arts. 105.1.a) y h).

La peligrosidad también puede derivar de las indebidas condiciones del VMP por lo que debe acudir en los mismos términos a la correspondiente denuncia o inmovilización del art. 104.1.b) LSV. Siempre en conexión con el art 7. c) LSV que atribuye a los Ayuntamientos claras competencias unidas a deberes de actuación. Es imprescindible para la convivencia armónica de todos y para posibilitar la movilidad sostenible, que la Policías Locales ejerciten estas facultades con el mayor rigor.

Asimismo, cuando se detecte una situación de riesgo relevante o extremo para su vida o integridad física en niños o menores conductores u ocupantes, lo comunicarán al Fiscal Delegado para que, en su caso, dé cuenta al Fiscal de Menores, sin perjuicio de la aplicación de los preceptos reseñados.

Conviene recordar también que la previsión del art 7.a) LSV, según el cual corresponde a los municipios "la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración", comprende a todas luces el establecimiento de controles en determinadas zonas que se consideren especialmente conflictivas por el riesgo que se genera o para comprobar la seguridad del vehículo en el sentido antes apuntado y las condiciones psico-físicas con que se conduce (art 14 LSV).

Con todo ello se previenen accidentes en que la víctima puede ser el propio usuario del VMP o peatones por lo general. En los casos de intenso riesgo detectado y ausencia de actuación cuando ésta es posible y exigible, consumado en un resultado lesivo o fallecimiento de tercero, puede plantearse la pertinente responsabilidad en el agente.

Cuando se producen atropellos a peatones se afectan los bienes jurídicos protegidos fundamentales vida o integridad física tutelados en los tipos imprudentes.

Los usuarios de VMP pueden ser, por tanto, sujetos activos de los delitos de homicidios y lesiones imprudentes de los arts. 142 y 152 CP, en cuya



aplicación deberán observarse los criterios establecidos en el Oficio del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial de 17 de marzo de 2021, que se dan por reiterados. Por esta razón, habiendo *notitia criminis* de un atropello, se investigará sobre sus circunstancias y autoría y realizarán comprobaciones sobre las lesiones para determinar si son de las contempladas en la norma penal.

De modo indiciario, la imprudencia será grave en la desatención debida al incumplimiento de lo prescrito en los arts. 13 .2 y 3 LSV. Asimismo, cuando se vulneren las reglas esenciales de tráfico del Título II LSV con su desarrollo en el RGCirc, y, muy en particular, el art 121.5 del RGCirc, circulando por zona peatonal. Asimismo, cuando se conduce a elevada velocidad, bajo la influencia

de alcohol o drogas que aun cuando no constituye delito del art 379 CP, sí que es comportamiento gravemente imprudente a efectos de los delitos de los arts. 142 y 152 CP.

La falta de pericia en la conducción es sin duda supuesto también de imprudencia grave, pues al ciudadano menos cuidadoso se le representa la idea de que circular por la calzada en convivencia con vehículos de motor, ciclistas y peatones significa, además de ventajas, un indudable riesgo. De aquí surge el deber normativo de cuidado, de precaución y atención que aun cuando no estuviera contemplado en la LSV, que lo está (art 13.1), pertenece a la esencia del injusto imprudente de los arts. 142 y 152 CP.

Ligado a él está el de cerciorarse antes de iniciar la conducción de que se conocen las características técnicas del vehículo, mandos, velocidad, frenada etc. y realizar las comprobaciones previas mínimas de manejo, constatando su adecuado funcionamiento. De ahí que cuando el descuido en este punto es de singular entidad deba estimarse imprudencia indiciariamente grave. En todo caso el riesgo significativo constitutivo de gravedad deriva también de circular por la calzada con niños o menores en vehículos diseñados para una sola persona (RGV Anexo II).

Por esta razón, en el atestado se reflejará toda la información disponible sobre las características técnicas del vehículo, de sus sistemas y de su funcionamiento, así como de la incidencia de ellos en el accidente. Se indagará acerca de cómo 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 reseñando las irregularidades si las hay. Asimismo, contendrá la conclusión final sobre el modo de producirse el accidente con las infracciones a la legislación de seguridad vial de entre las indicadas, que se han detectado y se encuentren en relación causal con él y en qué circunstancias de hecho se fundan. Se especificará las de la legislación estatal, (LSV, RGCirc.) y la de la legislación local plasmada en las Ordenanzas.



Del mismo modo se hará constar si el conductor del VMP ha concertado seguro y se iniciará una primera indagación a que seguidamente nos referimos sobre su solvencia patrimonial, pues conducir sin seguro y sin solvencia puede constituir circunstancia de individualización agravatoria de la pena en los términos del art 66.2 CP

En el atestado deberán constar los datos de la póliza de seguro municipal o particular de empresa que gestiona el uso compartido y se incluirá una primera indagación sobre los bienes del autor para poder instar con la mayor prontitud en el procedimiento judicial las medidas cautelares de embargo pertinentes así como testimonios íntegros de las cláusulas convenidas por el Ayuntamiento y las empresas sobre responsabilidades respectivas y condiciones de toda índole con las que se presta el servicio en el espacio público incluyendo constancia del debido estado técnico del VMP y acerca de si se informa suficientemente a los usuarios de las suyas y normativa legal.

Cuando se trate de vehículos que trabajan para empresas de reparto y demás actividades económicas se reseñarán los datos de la empresa y cuál es la relación jurídico-laboral (no sólo la formal sino el material) entre el conductor y la entidad, con detalles de las condiciones de trabajo en el caso de que generen riesgos para la seguridad vial 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 de los arts. 120. 4 y 5 CP.

Con periodicidad trimestral se remitirán al Fiscal Delegado los datos sobre sanciones impuestas e inmovilizaciones, retiradas y depósitos de VMP y controles antes citados informando, si la hay, de las situaciones de especial conflictividad a que se hace referencia en la Introducción.

8.- SUJECCIÓN DE LOS CICLISTAS A LA LSV. RESPONSABILIDAD PENAL EN LOS DELITOS DE HOMICIDIO Y LESIONES IMPRUDENTES DE LOS ARS. 142 Y 152 CP

Al igual que los usuarios de VMP, los ciclistas están obligados asimismo a observar los deberes de cautela del art 10. 1 LSV que recoge la obligación de no entorpecer indebidamente la circulación ni causar peligro, perjuicios o molestias a los demás usuarios de la vía, 10.2 LSV de usar su vehículo con la necesaria diligencia, atención y precaución, estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo (art. 13.1) y atención permanente a la conducción (art. 13.2), teniendo prohibido conducir con las tasas administrativas de alcohol y presencia de drogas (art. 14 y 20 Reglamento de Circulación). Están sujetos a las demás normas de circulación, en concreto a las que les afectan directamente, del Título II que se refiere a la "Circulación de vehículos" en general y por tanto a los definidos en el Anexo 1.6 LSV, en cuanto a lugar de la vía, velocidad, preferencia de paso, incorporación a la circulación, cambios de dirección, sentido y marcha atrás, adelantamiento, parada y estacionamiento, cruces de pasos a nivel y puentes levadizos, utilización de alumbrado, advertencias a los conductores y obligaciones en



caso de accidente o avería, arts. 47 y 51 así como los concordantes del RGCirc. Solo se exceptúan aquellas contadas previsiones expresas y singulares para automóviles o vehículos de motor. Asimismo, a los deberes de obedecer las señales de circulación de los arts. 53-55 que se refieren al “usuario de las vías”.

El incumplimiento de los preceptos legales no sólo pone en riesgo al propio conductor del ciclo y a la circulación en general, sino muy en particular a los peatones cuando no se respetan sus pasos por la calzada. Sobre todo, cuando el ciclista circula de modo manifiestamente contrario a la ley por las aceras o zonas peatonales sea cual fuere el motivo y aun cuando desee acortar su viaje o enlazar con la ruta ciclista. Recordamos el art 121.5 del RGCirc, de aplicación también para los ciclistas. Dispone que “la circulación de toda clase de

vehículos en ningún caso ha de efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales” que se definen en el Anexo I LSV 58 y 59. Cuando el ciclista precise el acceso a la acera o paseo debe bajarse de la bicicleta.

Los peatones son, desde luego, ante los ciclistas colectivos vulnerables. De ahí que ante su mera visualización o presencia deban tener el reflejo solidario de prestar una específica atención a la conducción y moderar la velocidad en los citados términos del art 46 RGCirc.

Cuando se producen atropellos a peatones se atacan además los bienes jurídicos protegidos fundamentales vida o integridad física y, conforme a los criterios de imputación objetiva, los ciclistas pueden ser sujetos activos de los delitos de los arts. 142 y 152 CP, siéndoles de aplicación igualmente los criterios expresados en el Oficio del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial de 17 de marzo de 2021. A tal fin, habrá imprudencia grave en los casos citados de circulación 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 o conduce a elevada velocidad o 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 los expuesto se halla en las debidas condiciones técnicas para circular.

Por todo ello, los Agentes de Policía han de ejercer, en estos supuestos de circulación de ciclistas, sus facultades de supervisión con el rigor antes expresado, procediendo a la aplicación de los arts. 105.1 a) y h) LSV y, en caso de graves deficiencias unidas a la regulación prevista en el Real Decreto 33/2014, a la inmovilización del art 104. b LSV, siendo de gran relevancia incrementar los controles de alcohol y drogas.

La circulación sin seguro es también reveladora de una grave irresponsabilidad en el ámbito urbano y en este punto reproducimos en todos sus términos lo antes dicho para usuarios de VMP.



Las pautas procesales son las mismas del apartado anterior y las reiteramos. En el procedimiento desde el atestado debe constar, si la hay, los datos, cláusulas y coberturas de la póliza de seguro municipal o particular del ciclista o empresa que gestiona el uso compartido o empresa de alquiler. Se incluirá una primera indagación sobre los bienes del responsable para poder instar con la mayor prontitud en el procedimiento judicial las medidas cautelares de embargo pertinentes y se incorporarán testimonios íntegros de las cláusulas convenidas por el Ayuntamiento y las empresas adjudicatarias sobre responsabilidades respectivas y condiciones de toda índole con las que se presta el servicio, en concreto si se informa suficientemente a los usuarios de las suyas y normativa legal y si se cumple el RD 339/ 2014 citado.

Cuando se trate de ciclistas que trabajan para empresas de reparto o distribución de mercancías u otras actividades económicas, se reseñarán los datos de la empresa y cuál es la relación jurídico-laboral, no sólo la forma, sino la material entre el conductor y la entidad, con detalles de las condiciones de trabajo, en el caso de que puedan generar riesgos para la seguridad vial, y circunstancias de la póliza de seguro.

Al Fiscal Delegado se le remitirán los datos expresados en el apartado anterior con idéntica periodicidad

9. INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS EN LA COMERCIALIZACIÓN DE VMP Y BICICLETAS

Cuando en los atestados incoados por delitos de los arts. 142 y 152 CP en virtud de accidentes *originados* por usuarios de VMP o ciclistas se pongan de manifiesto infracciones de la Ley 21/1992, de 16 de julio, *de Industria* por parte de operadores económicos (fabricantes, importadores o distribuidores) por la comercialización de vehículos sujetos a sus normas se investigarán y consignarán las circunstancias adecuadas. Del mismo modo, cuando se refieran al Texto Refundido de la ley de Defensa de los consumidores y usuarios aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007 de 16 de noviembre, LGDCU

De otra parte, si las Policías Locales tuvieran al margen del procedimiento informaciones sobre establecimientos comerciales en que se vendieran VMP o bicicletas sin las debidas instrucciones o explicaciones acerca de su manejo con cualquier otra infracción de la Ley de Industria citada o de la LGDCU, las remitirán en un informe al Fiscal Delegado con el que mantendrán reuniones periódicas al efecto.



10.LA PRINCIPAL ESTRATEGIA DE EDUCACIÓN

La principal estrategia para abordar las situaciones de conflictividad urbana a que se viene haciendo referencia es la educación y formación en el manejo de los VMP y bicicletas en el ámbito de la ciudad, respeto a las normas viales en la circulación, así como en movilidad sostenible en el territorio en que ejerzan sus funciones las Policías Locales. Las actividades que realicen las comunicarán a los Fiscales Delegados para que en la medida de sus posibilidades colaboren con ellas y las impulsen. En los procedimientos que se incoen por delitos de los arts. 142 y 152 derivados de accidentes causados por sus usuarios velarán por que se hagan constar los cursos de formación y aprendizaje del que aparezca como sujeto activo de la infracción penal que serán, junto a otras circunstancias, factores para aquilatar e individualizar la responsabilidad penal.

Madrid, 21 de junio de 2021.

EL FISCAL DEL SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL

Fdo. Bartolomé Vargas Cabrera

SRAS/SRES JEFES DE POLICIA LOCAL.