

6.3 El estatuto jurídico de los llamados vehículos de movilidad personal (VMP)

Junto a la bicicleta, los vehículos de movilidad personal (VMP) están llamados a constituir una relevante alternativa en la movilidad sostenible urbana y hasta ahora carecían de regulación normativa. 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, VMP, junto con los indudables beneficios citados, 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 a la que se refieren las memorias de los/as fiscales delegados/as. Ello motivó el oficio del Fiscal de Sala, de 13 de diciembre de 2018, dirigido a las Policías Judiciales de Tráfico con pautas de actuación sobre estas cuestiones.

El último hito legal para clarificar la materia lo constituye el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, que entró en vigor el 2 de enero de 2021. Señala en su preámbulo que «la rápida proliferación de los vehículos de movilidad personal, así como el riesgo de su comercialización indiscriminada, exige la aplicación de las normas de circulación de la misma forma que para el resto de vehículos, así como la categorización técnica de los mismos en el Reglamento General de Vehículos, para diferenciarlos claramente de los ciclos de motor, ciclomotores y motocicletas, y de este modo evitar disfunciones derivadas del desconocimiento de las características técnicas del vehículo utilizado.» Asimismo, se refiere a su finalidad de «armonizar la normativa nacional con la europea para delimitar su aplicación respecto de aquellos vehículos que no se encuentran en su ámbito», por referencia al Reglamento (UE) 168/2013, 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*.

Para ello, incorpora una modificación del Reglamento General de Vehículos (RD 2822/1998, de 23 de diciembre), en adelante RGV, que en esencia somete la circulación de los VMP a la exigencia de un certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional recogidos en su manual de características –que deberá ser aprobado por resolución del Director General de Tráfico–, así como su identificación (art. 22 bis RGV en relación con la disposición transitoria única). El certificado es obligatorio a los dos años de publicación del manual.

Al mismo tiempo, introduce en el Anexo II RGV una definición de los VMP –entre otras definiciones de vehículos con la finalidad de armonización normativa invocada–.

Debe resaltarse que el RD 970/2020 ha matizado el concepto de vehículo de motor del anexo I apartado 9 LSV, definido el de bicicletas de pedales con pedaleo asistido del apartado 7 e introducido nuevas categorías conceptuales como la de vehículos de movilidad personal, cuatriciclo ligero, cuatriciclo pesado y ciclo de motor por remisión al Anexo I del Reglamento Europeo, pero sin incluirlas en la LSV y cobijándolas en el RGV.

Sentado lo anterior, puede decirse que el fenómeno de proliferación de vehículos comercializados como VMP, de muy diferentes características técnicas (por citar algunos, *hoverboard* o *balance scooter*, *segway* o dispositivo de transporte con autobalanceo, mini *segway*, bicicletas eléctricas, monociclos eléctricos o *airwheel*, patinetes eléctricos, vehículos autoequilibrados o no, con o sin asiento, en ocasiones con apariencia de ciclomotores y con elevadas prestaciones y nivel de potencia) está generando una específica problemática en el ámbito de las funciones encomendadas a la Fiscalía para promover la unificación de criterios en materia de persecución de las infracciones penales citadas ante resoluciones judiciales contradictorias, derivada de la dificultad de determinar, en algunos casos, su encaje en el concepto de ciclomotor o vehículo a motor como instrumento típico de los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379 y ss. CP, sobre lo que está casi ultimado el correspondiente dictamen. Desde la óptica de la prevención se abordarán asimismo las frecuentes infracciones de la normativa de homologación en los fabricantes, distribuidores y centros y establecimientos comerciales, así como de la legislación de consumidores y usuarios, generadora de una situación de descontrol e inseguridad que exige conforme al Reglamento Europeo mencionado la enérgica intervención de las autoridades de vigilancia del mercado.