

**DICTAMEN 2/2021 DEL FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL DE 21 DE JUNIO
RESUMEN**

LA CALIFICACIÓN PENAL DE LOS INDEBIDAMENTE DENOMINADOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL COMO INSTRUMENTO TÍPICO DE LOS DELITOS DE RIESGO CONTRA LA SEGURIDAD VIAL DE LOS ARTS. 379 Y SIGUIENTES DEL CÓDIGO PENAL. SUJECCIÓN DE LOS USUARIOS DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL Y CICLISTAS A LA LSV Y APLICACIÓN DE LOS DELITOS DE HOMICIDIO Y LESIONES IMPRUDENTES DE LOS ARTS. 142 Y 152 A ACCIDENTES CAUSADOS POR ELLOS. LA PRINCIPAL ESTRATEGIA DE EDUCACIÓN Y PREVENCIÓN EN LA INDEBIDA COMERCIALIZACIÓN DE UNOS Y OTROS

Punto 1 (definición y diferencia entre VMP y Ciclomotor)

Los VMP y los ciclomotores son vehículos con conceptos normativos diferentes en la legislación interna y por referencia a la europea. El instrumento típico de los delitos de los arts. 379 y ss. CP es -además del vehículo a motor- el ciclomotor, **no el VMP**.

Los VMP son una categoría autónoma de vehículos, definida de forma independiente en el Anexo II RGV y separada de los vehículos a motor (la nueva definición de éstos dada por el RD 970/2020 excluye expresamente del concepto a los VMP), ciclomotores, ciclos de motor y bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

No son vehículos a motor ni ciclomotores ni pueden, por ello, considerarse como instrumento de las infracciones penales de peligro vial.

Lo que ocurre, es que, al amparo fraudulento de esa nueva categoría de VMP que hasta el RD 970/2020 no estaba jurídicamente definida, se han venido fabricando, comercializando, importando, utilizando y conduciendo vehículos que son, en el mejor de los casos, auténticos ciclomotores y que, por ello, pueden y deben quedar sujetos a la ley penal, se trata de VMP “trucados”, pudiendo comparar su potencia a la de un ciclomotor.

«Vehículo a motor: Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías, los vehículos para personas de movilidad reducida, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal.»

“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) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.”

Vehículos autoequilibrados

MONOCICLO ELÉCTRICO**HOVERBOARD****SEGWAY**

NO AUTORIZADOS:

Los vehículos dotados de **propulsor eléctrico con plaza de asiento** para el conductor tipo patinete eléctrico con sillín. Están considerados como ciclomotor y por tanto deben circular de acuerdo con la normativa vigente de la DGT en todo caso por calzada

Punto 2 (definición de ciclos y asistidos)

Los ciclos y bicicletas de pedales con pedaleo asistido (las conocidas como EPAC, Electronically Power Asisted Cycles), tal como aparecen definidas en el Reglamento UE y, por remisión a éste, en el Anexo II RGV no responden en ningún caso al concepto de ciclomotor ni de vehículo de motor a efectos penales, de acuerdo con los puntos 7 y 8 del Anexo I LSV -que equipara los ciclos de pedaleo asistido a los ciclos-, el Anexo II RGV -que las configura como categoría autónoma separada- y el art. 2.2.h/ del Reglamento UE 168/2013 -que los excluye de su ámbito de aplicación-.

Ciclo: Vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas

Bicicleta de pedales con pedaleo asistido: Bicicletas equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear

Su característica esencial, más allá de la potencia y velocidad máxima de 250 W y 25 km/h, es la de funcionar a pedales, teniendo el motor eléctrico una función meramente auxiliar, por lo que quedan excluidos de este concepto **los vehículos con motor** autónomo que permite su funcionamiento independiente sin pedalear.

Punto 3 (VMP no delitos 379 y ss)

En el punto 1, los VMP, no colman el concepto de ciclomotor ni de vehículo de motor como instrumento típico de los delitos viales de peligro al tratarse de vehículos encuadrables en la definición de VMP del Anexo II RGV. Conforme a esa definición, no pueden estar incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento europeo definido en su art. 2.1 y por exclusión en su art. 2.2. Por tanto, quedan fuera del ámbito penal, al no poder alcanzar la categoría mínima de ciclomotor ni de vehículo de motor, los VMP conceptuados en la definición del RGV (entre otras características, velocidad máxima por diseño no superior a 25 km/h, autoequilibrados con

o sin asiento (exclusión del art. 2.2.i/ del Reglamento europeo) y los no autoequilibrados sin asiento (exclusión del art. 2.2.j/ del Reglamento europeo).

Por el contrario, los vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín no pueden en ningún caso conceptuarse como VMP en la definición del RGV y estarían en principio sujetos al ámbito de aplicación del Reglamento, pudiendo tener encaje penal como luego veremos.

Por otra parte, quedan fuera de la categoría de VMP -por debajo- y del ámbito de aplicación del citado Reglamento (art.2.2.a/) los vehículos cuya velocidad máxima por construcción no supere los 6 km/h, por lo que, conforme a la citada normativa y desde el prisma de su nula potencialidad lesiva, quedarían claramente fuera del encaje penal que estamos examinando. Igual ocurre con los vehículos para personas de movilidad reducida, de acuerdo con el punto 12 del Anexo I LSV y el Anexo II RGV, que los excluye del concepto de vehículo a motor, estando igualmente excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento europeo (art. 2.2.b/ referido a los vehículos destinados exclusivamente a ser utilizados por personas con discapacidad física).

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 como instrumento típico de los ilícitos penales de los arts. 379 y ss.:

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. Lo mismo puede decirse de los patinetes eléctricos comunes sin asiento (exclusión del art. 2.2.j/). Todos ellos pueden categorizarse en el concepto de VMP del Anexo II RGV.

Vehículos autoequilibrados



Punto 4 (Vehículos no VMP entran dentro de los arts 379 y ss)

Por el 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 168/2013 (540 mm para la categoría mínima L1e, el caso más habitual en la práctica de los que se presentan), podrían quedar sometidos al ámbito de aplicación del citado Reglamento 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) y, en cuanto tales,

sujetos a homologación y subsumibles teóricamente en el concepto normativo de ciclomotor o vehículo de motor de los delitos de los arts. 379 y ss. CP, aun cuando en la conclusión que sigue se hacen la oportunas matizaciones.

Vehículo de categoría L1e (vehículo de motor de dos ruedas ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:

- i) vehículo L1e-A (ciclo de motor),
- ii) vehículo L1e-B (ciclomotor de dos ruedas);
- b) vehículo de categoría L2e (ciclomotor de tres ruedas), que se divide en las subcategorías siguientes:
 - i) vehículo L2e-P (ciclomotor de tres ruedas concebido para el transporte de pasajeros),
 - ii) vehículo L2e-U (ciclomotor de tres ruedas concebido para el transporte de mercancías);
- c) vehículo de categoría L3e (motocicleta de dos ruedas), que se divide en las subcategorías siguientes según:
 - i) las prestaciones de la motocicleta [25], que se divide, a su vez, en las subcategorías siguientes:
 - vehículo L3e-A1 (motocicleta de prestaciones bajas),
 - vehículo L3e-A2 (motocicleta de prestaciones medias),
 - vehículo L3e-A3 (motocicleta de prestaciones altas),
 - ii) usos especiales:
 - motocicleta enduro L3e-A1E, L3e-A2E o L3e-A3E,
 - motocicleta trial L3e-A1T, L3e-A2T o L3e-A3T;
- d) vehículo de categoría L4e (motocicleta de dos ruedas con sidecar);
- e) vehículo de categoría L5e (triciclo de motor), que se divide en las subcategorías siguientes:
 - i) vehículo L5e-A (triciclo), vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros,
 - ii) vehículo L5e-B (triciclo comercial), triciclo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías;
- f) vehículo de categoría L6e (cuatriciclo ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:
 - i) vehículo L6e-A (cuatriciclo ligero para carretera),
 - ii) vehículo L6e-B (cuatrimóvil ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:
 - vehículo L6e-BU (cuatrimóvil ligero para el transporte de mercancías): vehículo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías,
 - vehículo L6e-BP (cuatrimóvil ligero para el transporte de pasajeros): vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros;
- g) vehículo de categoría L7e (cuatriciclo pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:
 - i) vehículo L7e-A (quad pesado para carretera), que se divide en las subcategorías siguientes:
 - L7e-A1: quad para carretera A1,
 - L7e-A2: quad para carretera A2,
 - ii) vehículo L7e-B (quad todo terreno pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:
 - L7e-B1: quad todo terreno,
 - L7e-B2: buggy con asientos yuxtapuestos (side-by-side),
 - iii) vehículo L7e-C (cuatrimóvil pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:
 - vehículo L7e-CU: (cuatrimóvil pesado para el transporte de mercancías) vehículo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías,

- vehículo L7e-CP: (cuatrimóvil pesado para el transporte de pasajeros) vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros.

Punto 5 (ciclomotor si arts 379 y ss)

No ofrece duda alguna que el ciclomotor de dos ruedas (L1e-B) en la nomenclatura del Reglamento europeo es apto para su calificación en el concepto normativo de “ciclomotor” a que se refieren los tipos de los arts. 379 y ss. CP. La razón es que se trata de vehículos que cumplen con los presupuestos definidos en el punto 9.a/ del Anexo I LSV para su consideración como ciclomotor, coincidentes con los que define el Anexo I del Reglamento UE 168/2013 como “criterios comunes de clasificación” de la categoría L1e, conforme a la propia interpretación gramatical de la norma europea.

Podría aplicarse, conforme al art 4.4 del Reglamento la categoría L1e-B por incumplimiento de cualquiera de los criterios de subclasificación de la categoría L1e-A:

“Artículo 4.4 En cuanto a la clasificación de los vehículos de categoría L del apartado 2, un vehículo que no corresponda a una categoría determinada por exceder al menos uno de los criterios establecidos para dicha categoría pertenece a la siguiente categoría cuyos criterios cumpla. Esto se aplica a los siguientes grupos de categorías y subcategorías:

a) la categoría L1e con sus subcategorías L1e-A y L1e-B, y la categoría L3e con sus subcategorías L3e - A1, L3e - A2 y L3e - A3;

b) la categoría L2e y la categoría L5e con sus subcategorías L5e-A y L5e-B;

c) la categoría L6e con sus subcategorías L6e-A y L6e-B, y la categoría L7e con sus subcategorías L7e-A, L7e-B y L7e-C”

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 cualquiera de estos casos podríamos hallarnos teóricamente ante vehículos L1e-B con la consideración de ciclomotores en el ámbito penal.

En todo caso, la perspectiva del bien jurídico protegido lleva a incluir sólo los casos en que la velocidad, principal factor de riesgo para la vida e integridad física protegida en los tipos referidos, pueda exceder de 25 km/h, debiéndose tener en cuenta que los VMP no la pueden superar y se halla lejos de la velocidad máxima de 45 km/h que se define en el Anexo I para la categoría genérica de vehículo de motor de dos ruedas ligero (L1e, ciclomotor). Las normas penales no se hallan condicionadas de modo pleno por los conceptos extrapenales. En todo caso la solución se acomoda mejor a la definición del Anexo I.9 LSV.

Con la misma óptica de la LSV e incluso sin asumirla parece razonable sostener que la calificación penal no puede depender exclusivamente de la altura del asiento regulado en el art

2.k del Reglamento del punto anterior. Este dato, relevante para la catalogación administrativa del vehículo en cuestión, debe interpretarse con la necesaria relatividad a efectos penales, pues considerado de forma aislada en nada incide en la potencialidad lesiva del vehículo ni en la afectación del bien jurídico protegido por los delitos examinados, bajo el prisma, se reitera, de que la exégesis jurídico-penal ha de hacerse desde esta perspectiva y no puede ser absolutamente vicaria del alcance que se le dé en otros ámbitos.

Punto 6 (los ciclos de motor no arts 379 y ss)

En cuanto a la categoría inferior de Ciclos de motor L1e-A del Reglamento UE 168/2013, criterios de prudencia aconsejan excluir este tipo de vehículos de los ilícitos penales de riesgo contra la seguridad vial, arts. 379 y ss. CP, en cuanto no es posible el encaje en el concepto normativo de ciclomotor al que se refieren los citados preceptos como instrumento típico por las razones expresadas en el cuerpo del presente Dictamen.

L1e-A | Ciclo de motor | (9)ciclos diseñados para funcionar a pedal que cuentan con una propulsión auxiliar cuyo objetivo principal es ayudar al pedaleo y (10)la potencia de la propulsión auxiliar se interrumpe a una velocidad del vehículo ≤ 25 km/h y (11)potencia nominal o neta continua máxima (1) ≤ 1000 W y (12)los ciclos de motor de tres o cuatro ruedas que cumplan los criterios específicos de subclasificación adicionales 9 a 11 se clasifican como equivalentes técnicamente a los vehículos L1e-A de dos ruedas.

Punto 7 (vehículos “trucados si pueden estar dentro de arts 379 y ss)

En ocasiones se presentan en la praxis policial y judicial algunos otros supuestos de vehículos que pueden generar problemas de subsunción:

-vehículos fabricados o “trucados” 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 168/2013 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, por tanto, la consideración de vehículos de la categoría correspondiente - por ejemplo, Ciclomotor L1e-B o Motocicleta L3e-, siempre teniendo en cuenta de modo prioritario lo dispuesto en el Anexo I.9 LSV, y, en tal sentido, ser subsumibles en el concepto de vehículo a motor o ciclomotor de los arts. 379 y ss. CP

L1e-B | Ciclomotor de dos ruedas | (9)cualquier otro vehículo de categoría L1e que no pueda clasificarse con arreglo a los criterios 9 a 12 de vehículos L1e-A. |

L3e (2) | Motocicleta de dos ruedas | (4)dos ruedas y propulsada por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y (5)masa máximamas técnica mente admisible declarada por el fabricante y (6)vehículos de dos ruedas que no puedan clasificarse como vehículos de la categoría L1e. |

Punto 8 (obligatorio arts 379 y ss informe pericial del vehículo “trucado”)

Dado que en la casi totalidad de los casos que se presentan en la práctica se trata de vehículos no homologados ni matriculados, respecto de los que no constan de forma fehaciente sus características técnicas a los efectos de la catalogación conforme a la normativa expuesta, 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. (ejemplo, informe ITV)

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 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.

Punto 9 (información errónea a la hora de vender un VMP)

Desde el punto de vista del elemento subjetivo en esta clase de delitos, en relación con el instrumento típico, el dolo del autor debe abarcarlo, esto es, 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 los referidos y en otros supuestos 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 tipos de los arts. 379 y ss. CP. No obstante, para su valoración debe tenerse presente la jurisprudencia recaída en torno a la doctrina del error a que se alude en el cuerpo del presente Dictamen.

Asimismo, 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 confusionismo 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 como las antes aludidas, 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 la 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 valoración necesariamente ha de ser más restrictivo en la actualidad que en aquéllos momentos iniciales, conforme a la propia doctrina jurisprudencial citada.

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 sujeto activo del indiciario ilícito penal, será necesario llevar a cabo una cuidadosa y profunda investigación, ya en sede policial, en el seno del procedimiento judicial o en el marco de las diligencias de investigación de Fiscalía, sobre todos aquellos datos fácticos que puedan determinar o no su estimación.

La indagación 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 ésta adquiriendo, 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.

Tampoco son descartables -se han dado algunos indicios de esta práctica en alguno de los atestados remitidos- supuestos de preconstitución fraudulenta de prueba exculpatória ad hoc, consistente en la emisión de certificados -incluso de ingenieros profesionales- que categorizan de forma inveraz el concreto vehículo para justificar su comercialización como VMP

en lugar de ciclomotor o vehículo a motor. En estos casos puede concurrir un delito de falsedad del art 392 CP.

De otra parte, 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, lo que dejaba patente la inexistencia del error y motivaba la instrucción de diligencias penales.

Ahora bien, dada la situación actual antes reflejada, y siendo en sede judicial donde procede apreciar la existencia o no del error afectante al dolo de los tipos de delitos viales, debe abandonarse aquella inicial praxis, de suerte que ha de instruirse atestado en todo caso a pesar de las alegaciones de error que puedan producirse, procediendo ante el órgano judicial -o en diligencias de investigación penal del Ministerio Fiscal, en su caso- a valorar 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.

Punto 10 (comunicación al Ministerio Fiscal errores en los vendedores)

Cuando en los procedimientos penales incoados por delitos contra la seguridad vial se pongan de manifiesto infracciones administrativas por parte de operadores económicos (fabricantes, importadores o distribuidores) por la comercialización de vehículos sujetos, conforme al Reglamento UE 168/2013, a homologación sin dicha homologación, deberá interesarse en el seno del procedimiento penal -ya se archive por apreciarse error en el conductor investigado o bien continúe su tramitación - la deducción del oportuno tanto de culpa por vulneración de la legislación de homologación a la autoridad autonómica competente para la instrucción del correspondiente procedimiento sancionador administrativo contra los citados operadores económicos y en su caso el traslado al Fiscal encargado de asuntos civiles a efectos de lo previsto en el art 11.5 LEC

De otra parte, si las Policías Locales tuvieran al margen del procedimiento informaciones sobre establecimientos comerciales en que se vendieran vehículos no homologados sin las debidas instrucciones o explicaciones acerca de su manejo de manera que se pudiera crear un riesgo para la seguridad vial, las remitirán en un informe al Fiscal Delegado para que en su caso las remita a las autoridad competente o al Fiscal encargado de Asuntos Civiles por si fuera procedente ejercitar las acciones a que se refiere el art. 11.5 LEC en defensa de los consumidores y usuarios, manteniendo reuniones al respecto

Punto 11 (delitos vehículos a motor contra los VMP)

No debe olvidarse en el contexto de la movilidad sostenible que es objetivo fundamental reducir la siniestralidad urbana causada casi en su totalidad por vehículos de motor y, en particular, la que se refiere a colectivos vulnerables como peatones y ciclistas que

son eje vertebrador de aquélla. Por ello, en los casos de indicios de delito de lesiones imprudentes del art. 152 CP, conforme al Anexo IV LSV y Dictamen 1/2021 pág. 37, 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. 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. Asimismo, los adelantamientos con temeridad manifiesta a ciclistas y usuarios de los llamados patinetes, VMP, a los que después nos referiremos, 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 del art. 380 CP. En lo demás es preciso realizar todos los esfuerzos para la aplicación de las normas penales en ciudad a los vehículos de motor que las infrinjan conforme a las indicaciones del Dictamen 2/2016, 1/2021 y Circular 10/2011 FGE.

Punto 12 (posibles infracciones arts 10.1 Usuarios, conductores y titulares de vehículos y 2 y 13.1 Normas generales de conducción y 2 LSV)

Es necesario ocuparse de la circulación de los VMP ya definidos tras el Real Decreto 970/2020, recordando la vigencia con algunos matices de lo dicho en el Oficio de 13-12-2018 e incorporándolo al Dictamen, dada la progresiva perturbación de la convivencia urbana y siniestralidad que generan. En él se razonó que responden al concepto de vehículo del Anexo I.6 ya citado “Aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el art. 2”. Están, por tanto, sometidos a la LSV. Tras el RD 970/2020 hay nuevos argumentos contenidos en su Preámbulo en que expresamente se afirma y tienen además amparo normativo específico en el Anexo II RGV.

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. 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 RGCir. Del mismo modo los arts. 13.3 (prohibición de cascos, auriculares y móviles en los términos de la norma) y 14 (sujeción a controles de alcohol y drogas). Deben excepcionarse las previsiones expresas para bicicletas o vehículos de motor como la del art. 46 LSV, 47 LSV sobre cinturón de seguridad y casco, así como las destinadas a la circulación interurbana. La norma del 38.4 RGCir está dirigida expresamente a VMP y fue introducida por el art 1.1. del RD 970/2020 para prohibirles la circulación en túneles, vías interurbanas, autopistas y autovías dentro de poblado. Con la misma claridad, también como para los ciclistas a los que después nos referimos, los deberes de obedecer las señales de circulación de los arts. 53-55 que el art. 53 refiere al “usuario de las vías”.

Punto 13 (control de las infracciones de los VMP por parte de los Policías Locales)

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 las razones antes expresadas 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, valorando las circunstancias concurrentes, debe procederse a la retirada y depósito del VMP conforme a los arts. 105.1.a) y h) LSV.

La peligrosidad puede derivar de las indebidas condiciones del VMP para circular 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. 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, pueda dar cuenta al Fiscal de Menores, sin perjuicio de la aplicación de los preceptos de la LSV reseñados.

Sobre todo, la vigilancia en los términos del art. 7.a) LSV según el cual corresponde a los municipios “a) 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 sin duda 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 sico-físicas con que se conduce (art. 14 LSV). Es imprescindible para la convivencia armónica de todos y para posibilitar la movilidad sostenible que las Policías Locales ejerciten con el mayor rigor estas facultades.

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.

Los Fiscales Delegados harán un seguimiento del ejercicio de estas relevantes facultades policiales para la movilidad urbana sostenible y de la conflictividad convivencial que en su caso pueda producirse en la ciudad y sus razones e informarán al Fiscal de Sala.

Punto 14 (Conductor VMP puede ser autor de los delitos 142, 152)

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 por lo que es de aplicación el Dictamen 1/2021. De modo indiciario, la imprudencia es grave en la desatención debida al incumplimiento de lo prescrito en los arts. 13.2 y 3 LSV. Asimismo cuando se vulneran las reglas esenciales de tráfico del Título II LSV con su desarrollo en el RGCir y muy en particular el art. 121.5 RGCir circulando por zona peatonal. También 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).

Conducir un VMP careciendo de solvencia patrimonial suficiente sin concertar un seguro constituye una grave irresponsabilidad, reveladora de la actitud imprudente con que se utiliza y que podrá influir en el escrito de acusación en la individualización de la pena (art. 66.2 CP).

Punto 15 (iguales obligaciones de los VMP y los ciclistas)

Al igual que los usuarios de VMP en el punto 12, 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, art. 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 y 13.3), teniendo prohibido conducir con las tasas administrativas de alcohol y presencia de drogas (art. 14 LSV y 20 RGCir). 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 RGCir. Sólo 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”.

También lo están a las normas del RGV citadas sin las que infringen su art. 1 en relación con el art. 22 (aun cuando no estén sujetos a autorización administrativa) y la legislación sobre homologación o mejor reglamentación técnica plasmada en el RD 339/2014, de 9 de mayo.

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. El art. 121.5 RGCir, de aplicación también para los ciclistas, recordemos, dispone que “La circulación de toda clase de

vehículos en ningún caso deberá 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 términos del art. 46 RGCir.

Cuando se producen atropellos a peatones los ciclistas, conforme a los criterios de imputación objetiva, pueden ser sujetos activos de los delitos de los arts. 142 y 152 CP, siéndoles de aplicación el Dictamen 1/2021. Hay del mismo modo 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 (art. 13.3 LSV), cuando concurre vulneración de las reglas esenciales de tráfico del Título II antes citado 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 para circular. Respecto de la irresponsabilidad de circular sin seguro y su influencia en la individualización de la pena nos remitimos a lo dicho en el punto 14.

Punto 16 (controles de las Policías Locales a los ciclistas)

Los Agentes de Policía han de ejercer en estos supuestos de circulación de ciclistas con rigor sus facultades de supervisión en los términos antes aludidos procediendo a la aplicación del art. 105.1 a) y h) LSV y, en caso de graves deficiencias unidas a la legislación prevista en el Real Decreto 339/2014, la inmovilización del art. 104.b) LSV. Es de gran relevancia incrementar los controles de alcohol y drogas. Los Fiscales Delegados harán un seguimiento del ejercicio de estas relevantes facultades policiales para la movilidad urbana sostenible y de la conflictividad convivencial que en su caso pueda producirse en la ciudad y sus razones e informarán al Fiscal de Sala.

Punto 17 (delitos 142 o 152 por VMP o ciclistas + errores en la venta o fabricacion)

Cuando en los procedimientos penales 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 deducirá el oportuno tanto de culpa a la autoridad autonómica competente para la instrucción del correspondiente procedimiento sancionador administrativo contra los citados operadores económicos. Del mismo modo, cuando se refieran a la LGDCU informarán al Fiscal Delegado quien lo remitirá, en su caso, al Fiscal encargado de Asuntos Civiles a efectos del art. 11.5 LEC.

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 de manera que se pudiera crear un riesgo para la seguridad vial con infracción de la Ley de Industria citada o de la LGDCU, las remitirán en un informe al Fiscal Delegado para que en su caso las envíe a la autoridad

Fran Utrero

competente a efectos sancionadores o al Fiscal encargado de Asuntos Civiles por si fuera procedente ejercitar las acciones a que se refiere el citado art. 11.5 LEC en defensa de los consumidores y usuarios, manteniendo reuniones con las Policías al efecto.

Punto 18 (Competencias de los Fiscales Delegados en casos de delitos 142 o 152)

Los Fiscales Delegados procurarán impulsar y colaborarán en la principal estrategia de educación y formación en el manejo de los VMP y bicicletas en el ámbito urbano, respeto a las normas viales en la circulación, así como en movilidad sostenible en el territorio en que ejerzan sus funciones con las Administraciones Públicas competentes, con las Jefaturas de Tráfico, Policías Locales y con entidades privadas como Autoescuelas, Colegios y Universidades que impartan la oportuna formación o se especialicen en ella. De modo particular en concordancia con la Estrategia Nacional de la Bicicleta recientemente aprobada. 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.