



NOTA DE PRENSA DEL FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL. 21 DE JUNIO DE 2021

1.- INTRODUCCIÓN. RIESGOS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DERIVADOS DEL INCUMPLIMIENTO DE NORMAS VIALES POR USUARIOS DE VMP Y BICICLETAS. CALIFICACIÓN PENAL. SU COMERCIALIZACIÓN INDISCRIMINADA

En el día de hoy el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial ha publicado su Dictamen 2/2021, que ha sido remitido a la Red de Fiscales Delegados de Seguridad Vial y dirigido un Oficio a las Policías Urbanas de Tráfico para la unificación de criterios en una triple vertiente:

1.- Afrontar 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 (basados en el equilibrio inestable inherente que necesita un sistema auxiliar de control para mantenerlo) o no, con o sin asiento, en ocasiones con apariencia de ciclomotores y con elevadas prestaciones y nivel de potencia- determinando cuáles de ellos tienen encaje en el concepto de ciclomotor o vehículo a motor con los que se pueden cometer los delitos contra la seguridad vial de los arts. 379 y ss. CP, en esencia, conducciones bajo la influencia del alcohol o drogas, temerarias o sin permiso.

2.- De mayor relevancia aún es el aumento en significativa progresión ascendente de la circulación de los verdaderos VMP no incluidos en el CP y bicicletas en el ámbito urbano, lo que desde luego está 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 y pone en serio peligro el modelo urbano hacia el que nuestro país y la UE avanzan paulatinamente.

El Dictamen y Oficio facilitan criterios uniformes de actuación sobre la sujeción de los usuarios de VMP y ciclistas a la Ley de Seguridad Vial (en adelante LSV), impulsando el ejercicio con mayor rigor de las facultades de vigilancia policiales, controles de alcohol y drogas conocidos y visibles para la ciudadanía, sanciones, inmovilización, retirada y depósito ante infracciones legales generadoras de situaciones de riesgo y su consideración cuando las infracciones viales generen resultados lesivos como posibles autores de los delitos de homicidio del art. 142 y 142 bis (sancionados con penas que van desde 1 año a 9 de prisión) y lesiones imprudentes de los arts. 152 y 152 bis (que van de 3 meses a 6 años y 9 meses de prisión) elevando a la categoría de



Dictamen algunos de los que ya se dieron en el oficio de 18 de diciembre de 2018.

3.- Abordar el fenómeno de la indebida comercialización de estos vehículos desde estrategias sancionatorias y preventivas que está en el origen de la situación que se ha expuesto. Sobre este punto se detecta una muy extendida vulneración de las normas reguladoras de la homologación en vehículos sometidos a ella frente a la que apenas hay respuesta. Los fabricantes, importadores y distribuidores están obligados en los arts. 9, 12 y 14 del Reglamento Europeo 168/2013, de 15 de enero, de homologación, a respetar sus normas y las autoridades de vigilancia del mercado (art. 8) a hacerlas cumplir con el régimen de sanciones del art. 76. En el ámbito nacional es de obligado cumplimiento por todos el RD 750/2010, de 4 de junio. Respecto de las bicicletas y en particular VMP se constatan infracciones de la normativa aplicable y se comercializan con frecuencia para su uso en el ámbito urbano (claro en el VMP y previsible en la bicicleta) sin ninguna cautela como si se tratara, en vía de ejemplo, de un balón de baloncesto, estando al alcance de menores de edad, a veces de edades tempranas, su adquisición o uso. No se puede generalizar pero las praxis irregulares se producen. Unos y otros se hallan sometidos a la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, en cuanto que se trata de productos industriales con aptitud de generar con su uso riesgos para la vida e integridad física de las personas (art. 9), por lo que caen bajo su ámbito, siendo preciso respetar las prescripciones que contiene. Asimismo al Texto Refundido de la Ley de Consumidores y Usuarios (TRLGDCU) aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, que en los arts. 8, 12 y correlativos establece, entre otros, rigurosos derechos de información, en especial cuando se trata de personas vulnerables como los menores de edad. El MF va a impulsar el cumplimiento de estas normas en colaboración con las Policías Urbanas y ya ha ejercitado en algún caso acciones fundadas en sus prescripciones contra determinados establecimientos en virtud de lo previsto en el art. 11.5 LEC. Sobre todo ello se insiste en el apartado 5.

Los criterios concretos que aporta el Dictamen 2/2021 sobre estas materias son los que se exponen a continuación.

2.- VEHÍCULOS CON LOS QUE PUEDEN COMETERSE LOS DELITOS DE PELIGRO CONTRA LA SEGURIDAD VIAL DE LOS ARTS. 379 Y SS. CP

La idea esencial de partida es que los VMP y los ciclomotores son vehículos con conceptos normativos diferentes en la legislación interna y por referencia a la europea. Los delitos de los arts. 379 y ss. CP (en esencia, conducciones bajo la influencia del alcohol, temerarias y sin permiso) se pueden cometer - además de con un vehículo a motor- con un ciclomotor, no con un VMP.

No se trata, por tanto, de incriminar la conducción de estos últimos, pues no están incluidos en la definición de estos delitos. Lo que ocurre, como ya se

advertía en el Oficio citado de 13 de diciembre de 2018, 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.

Sentadas estas primeras ideas, pueden establecerse las conclusiones que seguidamente se exponen.

2.1.- VEHÍCULOS EXCLUIDOS DE LOS DELITOS DE LOS ARTS. 379 Y SS. CP

Son los siguientes:

1.- Los ciclos y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, las conocidas como EPAC -*Electronically Power Asisted Cycles*-. 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 del Reglamento General de Vehículos (RGV) 2822/1998, de 23 de diciembre -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-.

El Reglamento UE y el RGV las define en cuanto *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.



Fuente: *Asociación Española de la Carretera y Área de Prevención y Seguridad Vial de Fundación MAPFRE (2019). Nuevos sistemas de movilidad personal en ciudad y sus problemas asociados a la seguridad vial*

2.- Los VMP *estricto sensu* no están tampoco incluidos en el concepto de ciclomotor ni de vehículo de motor de los delitos viales de peligro. Se trata de la categoría de vehículos definida de forma autónoma en el Anexo II RGV.

Por tanto, quedan fuera del ámbito penal los VMP definidos en el RGV (entre otras características, velocidad máxima por diseño no superior a 25 km/h) autoequilibrados (basados en equilibrio inestable que necesita un sistema auxiliar de control para mantenerlo) 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, como luego expondremos, los vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín no pueden en ningún caso conceptuarse como VMP, pudiendo tener encaje penal.

3.- Quedan fuera de la categoría de VMP -por debajo- (RGV y art.2.2.a/ del Reglamento UE) 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 (punto 12 del Anexo I LSV y el Anexo II RGV y art. 2.2.b/ del Reglamento europeo).

Ejemplos concretos de VMP excluidos de los delitos contra la seguridad vial son: los denominados *hoverboard* o *balance scooter*, vehículos autoequilibrados y sin asiento; los *segway*, vehículos asimismo autoequilibrados, ya dispongan o no de asiento; y los *airwheel* o monociclos eléctricos, asimismo sin asiento y autoequilibrados y, por otra parte, de una sola rueda. Lo mismo puede decirse de los patinetes eléctricos comunes sin asiento. A título ejemplificativo, se adjuntan imágenes de este tipo de vehículos:





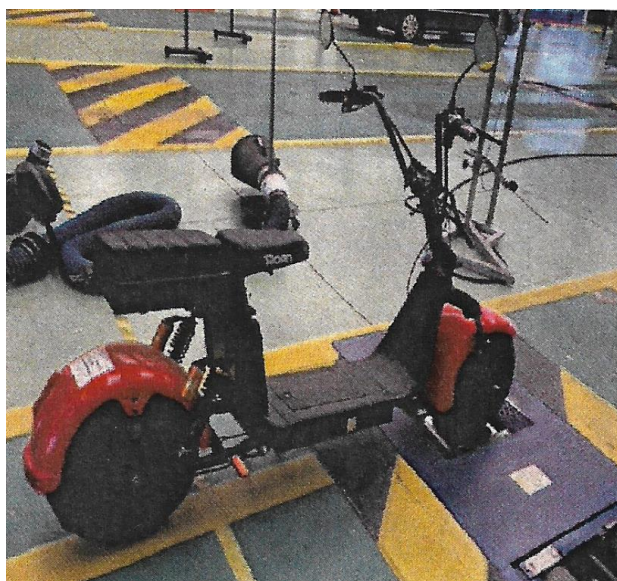
Fuente: Asociación Española de la Carretera y Área de Prevención y Seguridad Vial de Fundación MAPFRE (2019). *Nuevos sistemas de movilidad personal en ciudad y sus problemas asociados a la seguridad vial*

2.2.- VEHÍCULOS CON LOS QUE SE PUEDEN COMETER LOS DELITOS VIALES DE PELIGRO

A *sensu* contrario, no son VMP y pueden estar incluidos en el concepto de ciclomotor o vehículo a motor de los delitos contra la seguridad vial los vehículos con velocidad máxima por construcción superior a 6 km/h que no son autoequilibrados y disponen de una plaza de asiento. En concreto, los sujetos al Reglamento UE 168/2013 (con la salvedad que se dirá) 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).

Los vehículos de la categoría L1e-B del Reglamento UE 168/2013 -*ciclomotor de dos ruedas*- son los ciclomotores a que se refieren los delitos de los arts. 379 y ss. CP en cuanto cumplen con los presupuestos del punto 9.a/ del Anexo I LSV, coincidentes con los que define el Anexo I del Reglamento UE 168/2013 como “criterios comunes de clasificación” de la categoría L1e (cilindrada igual o inferior a 50 cm³, velocidad máxima 45 km/h y potencia nominal o neta continua máxima de 4 KW) . La perspectiva del bien jurídico protegido lleva a incluir sólo los casos en que la velocidad pueda exceder de 25 km/h.

A título ejemplificativo, se adjuntan imágenes de este tipo de vehículos susceptibles de una plausible incardinación en la categoría L1e:



Fuente: primera imagen: *Asociación Española de la Carretera y Área de Prevención y Seguridad Vial de Fundación MAPFRE (2019). Nuevos sistemas de movilidad personal en ciudad y sus problemas asociados a la seguridad vial*; segunda imagen: imagen anonimizada procedente de atestado recibido en la correspondiente fiscalía; tercera imagen: Presentación del Fiscal Delegado autonómico de Andalucía en el curso CEJ sobre Aspectos penales de la delincuencia vial, diciembre de 2020

Con la misma óptica de la LSV la calificación penal no puede depender exclusivamente de la altura del asiento a que se refiere el art. 2.2.k/ del Reglamento UE. Este dato en nada incide en la potencialidad lesiva del vehículo ni en la afectación del bien jurídico protegido por los delitos examinados. Lo ejemplificamos con las siguientes imágenes:



Fuente: Presentación del Fiscal Delegado autonómico de Andalucía en el curso CEJ sobre Aspectos penales de la delincuencia vial, diciembre de 2020

2.3.- REFERENCIA ESPECÍFICA A LOS CICLOS DE MOTOR L1E-A

Los *Ciclos de motor* L1e-A se excluyen de los delitos contra la seguridad vial en cuanto es dudoso su encaje en el concepto de ciclomotor. Se trata de una categoría autónoma e independiente, por “encima”, de los VMP, y, por “debajo”, de los ciclomotores y motocicletas, conforme a la regulación del RGV y Reglamento UE 168/2013 y, teniendo en cuenta sus características técnicas y potencialidad lesiva, en relación con el bien jurídico protegido por los delitos viales, son más próximos a las EPAC o bicicletas de pedaleo asistido antes reseñadas. Se diferencian de ellas en que la potencia máxima son 1000 W.

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

Pueden incluirse en el concepto de ciclomotor o vehículo a motor de los delitos de los arts. 379 y ss. CP, en la medida en que queden hipotética o conceptualmente dentro del ámbito de aplicación del Reglamento UE en la correspondiente categoría -por ejemplo, *Ciclomotor* L1e-B-, y sean incluibles teóricamente al menos en el Anexo I LSV apartado 9, los siguientes vehículos que en ocasiones se presentan en la praxis policial y judicial: 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 vehículos 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.



Fuente: Presentación del Fiscal Delegado autonómico de Andalucía en el curso CEJ sobre Aspectos penales de la delincuencia vial, diciembre de 2020

2.5.- REFERENCIA A LA DETERMINACIÓN PERICIAL DE LA CATEGORÍA DEL VEHÍCULO. INTERVENCIÓN Y EVENTUAL COMISO

Cuando no constan de forma fehaciente las características técnicas del vehículo en cuestión, será estrictamente necesario recabar informe pericial sobre tales circunstancias. 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.

2.6.- EL SEGURO OBLIGATORIO

El art. 1 del Reglamento del Seguro Obligatorio aprobado por RD 1507/2008, de 12 de septiembre, incluye a "(...) los ciclomotores (...) cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (...)". La interpretación y en su caso propuesta de modificación de este precepto no se aborda en el Dictamen, pues está pendiente de examen conjunto con la Dirección General de Seguros y Consorcio de Compensación de Seguros para encontrar fórmulas de cobertura respecto de los accidentes causados por estos vehículos que se ajustan al concepto de ciclomotor pero carecen, con frecuencia por fraude de ley como se expone seguidamente, de la correspondiente homologación.



3.- EL PROBLEMA DEL ERROR

Se ha detectado una extendida praxis consistente en la introducción y comercialización en el mercado, tanto en grandes superficies y centros comerciales, como en el pequeño comercio físico, y en el comercio online, de vehículos con las características técnicas propias de los ciclomotores L1e-B que, sin embargo y en fraude de ley, no se homologan ni matriculan como tales, o incluso homologados como ciclomotores L1e-B, 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 éstos y 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, lo que excluiría la responsabilidad criminal. No obstante, bajo la premisa jurisprudencial de que el error ha de ser firme (el concepto de error excluye la idea de duda; si hay duda no concurre error -surgiendo la obligación de disipar aquélla-), cuando se presentan en la práctica vehículos de las características antes señaladas susceptibles de subsunción penal, parece razonable concluir, en términos de valoración de un hombre medio (en el sentido de la doctrina jurisprudencial de la Sala Segunda TS), que pueda surgir como poco la duda en el sujeto acerca de si lo que se conduce es un ciclomotor, en cuyo caso nace la obligación de disiparla acudiendo para informarse -posibilidad de información de fácil acceso- a la Jefatura Provincial de Tráfico, Guardia Civil de Tráfico, Policía Local u otra institución oficial que resolviera la eventual consulta del sujeto. Sin eso prima la obligación de abstenerse de una actividad probablemente ilícita.

Ahora bien, si 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-, se generó un indudable confusionismo sobre la catalogación de cada uno de estos vehículos, el paso del tiempo, con la publicación de las diferentes Instrucciones de la DGT, el dictado de sentencias, 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, por lo que el criterio de apreciación del error necesariamente ha de ser más restrictivo en la actualidad. En todos estos casos se ha ordenado a las Policías que instruyan atestado y lo remitan al Juzgado sin perjuicio e investigar la realidad y fundamento del error.



4.- LA SINIESTRALIDAD EN VÍA URBANA Y LOS COLECTIVOS VULNERABLES. SUJECCIÓN A LA LSV Y RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS CONDUCTORES DE VMP Y CICLISTAS EN LOS DELITOS DE HOMICIDIO Y LESIONES IMPRUDENTES DE LOS ARTS. 142 Y 152 CP

4.1.- SINIESTRALIDAD URBANA DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR ANTE COLECTIVOS VULNERABLES

La principalísima siniestralidad en la ciudad es la de los vehículos de motor. Ha de conseguirse que, en los términos del art. 21.3 LSV y 50 del Reglamento General de Circulación (en adelante RGCir), la velocidad genérica máxima en vías urbanas de 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 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 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 del art. 380 CP.

El MF velará por que las Policías Locales instruyan atestados por los hechos a que se hace referencia.

4.2.- SUJECCIÓN A LA LSV Y RESPONSABILIDAD PENAL DE CICLISTAS Y USUARIOS DE VMP EN CASO DE ACCIDENTES POR ELLOS GENERADOS

Los VMP definidos en el Anexo II RGV y las bicicletas en todo caso responden al concepto de vehículo del Anexo I.6 LSV y están sujetos a la legislación vial (respecto de los VMP con mayor fundamento normativo aún tras el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre). A sus usuarios les son de aplicación 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 a los demás usuarios, atención permanente, diligencia y precaución, teniendo prohibido utilizar cascos de audio, auriculares o similares y dispositivos de telefonía móvil (art. 13.3) y conducir con las tasas administrativas de alcohol o presencia de drogas (art. 14 LSV y 20 RGCir). 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 de las normas del Título II LSV (arts. 10 a 52) 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, así como los concordantes del RGCir. Asimismo, los deberes de obedecer las señales de circulación de los arts. 53-55 que el art. 53 refiere al “usuario de las vías”.

El art. 121.5 RGCir, de aplicación a ciclistas y usuarios de VMP, dispone que “La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”. Los peatones son colectivos vulnerables respecto de aquéllos por su manifiesta fragilidad. Por supuesto están sujetos a las normas que examinamos conforme al art. 1.6 citado los ciclos de motor y bicicletas de pedales con pedaleo asistido antes reseñados.

Digna de resaltarse por su singular gravedad es finalmente la conducción de dos personas circulando en el VMP que es manifiestamente contraria a la regulación del Anexo II RGV, especialmente la de adultos con niños con un reproche aún mayor por la vulnerabilidad de éstos, así como cuando los conductores son estos últimos o menores sin la suficiente capacidad.

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 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 cabe la retirada y depósito del VMP o bicicleta conforme a los arts. 105.1.a) y h) LSV, y, en caso de indebidas condiciones para circular por graves deficiencias a la legislación de homologación, la correspondiente inmovilización del art. 104.1.b) LSV.

El MF se propone, por su estrecha conexión con las Policías Urbanas, impulsar y apoyar el ejercicio riguroso de estas facultades y el establecimiento de controles de alcohol y drogas que tengan visibilidad en el sentido de que sea conocida su realidad por los ciudadanos como se dijo.

Cuando se producen atropellos a peatones se atacan además los bienes jurídicos protegidos fundamentales vida o integridad física. Los ciclistas y usuarios de VMP pueden ser, por tanto, sujetos activos de los delitos de homicidios y lesiones imprudentes de los arts. 142 y 152 CP (y 142 bis y 152 bis), por lo que es de aplicación el Dictamen 1/2021 y el Oficio consecutivo dirigido a las Policías de Tráfico. De modo indiciario, la imprudencia es grave en los casos citados de circulación por la acera o zona peatonal, asimismo en los supuestos de grave desatención en la conducción, como cuando se utiliza el móvil o se distrae debido a casco de audio o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores del sonido. También cuando se vulneran las reglas esenciales de tráfico del Título II o se conduce con exceso de



velocidad o bajo la influencia de alcohol o drogas que, aun cuando no constituye delito del art. 379 CP en ciclistas y usuarios de VMP, sí que es comportamiento gravemente imprudente a efectos de los delitos de los arts. 142 y 152 CP. Asimismo, cuando se incumple de modo grave el deber de cerciorarse antes de iniciar la conducción de que la bicicleta o el VMP se halla en las debidas condiciones técnicas para circular y se conocen las características técnicas del vehículo. En todo caso el riesgo significativo constitutivo de gravedad deriva también de circular por la calzada con niños en VMP diseñados para una sola persona (RGV Anexo II).

Conducir un VMP o bicicleta 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). En definitiva, el usuario de VMP o ciclista que circula sin seguro es consciente de que respecto del riesgo indebidamente generado no sólo puede incidir en responsabilidad por la infracción que cometa sino por las lesiones o fallecimiento que origine. Mientras puede hacer frente a la primera en la imposición de la sanción correspondiente no así a la segunda en casos de insolvencia, cargando injustamente sobre el patrimonio de la víctima el coste de aquéllas con vulneración de su derecho a la debida reparación. El Fiscal de Sala impulsará fórmulas de cobertura en contacto con la Dirección General de Seguros, Consorcio de Compensación de Seguros, empresas comercializadoras y en su caso con la propuesta de reforma legal oportuna.

5.- INDICIOS DE INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS EN LA COMERCIALIZACIÓN DE CICLOMOTORES Y VEHÍCULOS A MOTOR, VMP Y BICICLETAS EN EL PROCESO PENAL Y FUERA DE ÉL. COORDINACIÓN DE ESTRATEGIAS SANCIONADORAS, EDUCATIVAS Y PREVENTIVAS. LA PRIORIDAD DE LA EDUCACIÓN

La prevención ha de iniciarse en la comercialización de ciclomotores, vehículos a motor, VMP y bicicletas, vehículos todos sujetos a homologación como se expuso.

Cuando se comercializan o ponen en circulación vehículos de motor como los antes citados -entre ellos los indebidamente llamados VMP que son auténticos ciclomotores o vehículos de motor- no homologados (circulando con frecuencia carentes de marca de fábrica y de toda certificación o documentación, siendo en ocasiones inveraz) se vulnera lo prescrito en la legislación de homologación antes referida. En ocasiones se falsifican documentos o marcado con esa intención incumplidora, por lo que podríamos hallarnos ante un delito de falsedad del art. 392 CP.

En las bicicletas aclaramos que la legislación correlativa se plasmó en el RD 339/2014, de 9 de mayo. Respecto a los VMP en sentido estricto, no están sujetos a reglamento técnico hasta que se dé cumplimiento a la disposición



transitoria del RD 970/2020, pero desde luego su comercialización está sujeta como se dijo a la Ley de Industria y Legislación de Consumidores y Usuarios. Añadimos en este apartado y respecto de la ya muy extendida comercialización digital el derecho del usuario a recibir información comprensible y suficiente sobre las características esenciales del contrato electrónico que formaliza (TRLGDCU y arts. 10, 27 y 28 de la Ley 34/2002, de 11 de julio, *de Servicios de la Sociedad de la Información y del Comercio Electrónico*), no siendo infrecuentes las irregularidades detectadas en este ámbito.

Completando lo que se dijo en el apartado 1, la Ley de Industria en su art. 31 contempla infracciones para la fabricación, importación, comercialización, venta y transporte de vehículos sujetos a homologación sin poseerla, con sanciones que se regulan en los arts. 34 a 36 y pueden consistir en multa, que puede llegar a los 100.000.000 euros, pérdida de la posibilidad de obtener subvenciones o celebrar contratos con la Administración, multas coercitivas, así como suspensión de actividad o cierre. Por su parte, cuando se vulneran los derechos de consumidores y usuarios, el TRLGDCU prevé infracciones en el art. 49, pudiendo incurrirse en estos casos en las de los apartados b), f) y k), así como en las sanciones del art. 51 similares a las anteriores.

Por todo lo expuesto, el Fiscal Delegado cuando en los procedimientos penales incoados por delitos contra la seguridad vial o por los delitos de los arts. 142 y 152 CP se tenga conocimiento de las infracciones a la legislación de homologación o a la Ley de Industria o legislación de consumidores referidas por parte de los operadores económicos responsables (fabricantes, importadores o distribuidores) solicitará la remisión de testimonios a las autoridades competentes para la instrucción del procedimiento administrativo sancionador. En el caso de la legislación de consumidores dará cuenta al Fiscal encargado de Asuntos Civiles por si estima procedente ejercitar las acciones del art. 11.5 LEC citado. Cuando, al margen del procedimiento, los Fiscales Delegados tengan conocimiento por las Policías Locales con las que mantendrán reuniones al respecto de estas infracciones procederán del mismo modo.

Al lado de las sanciones penales y administrativas en los supuestos contemplados, la estrategia esencial es siempre la educación y prevención. Por ello, el MF impulsará y fomentará el contacto con las autoridades competentes de las CCAA sobre homologación y consumidores y usuarios a efectos de proponer las intervenciones adecuadas de orden informativo, educativo y preventivo. El objetivo es, también en colaboración con las empresas distribuidoras, mejorar las praxis comerciales en el sentido que se viene exponiendo.

En el marco de la respuesta educativa que es con diferencia la principal, el MF velará por los derechos a la formación y educación de consumidores y usuarios del art. 17 TRLGDCU en el ámbito de la comercialización y uso de la bicicleta. Respecto de ella -en cumplimiento de la Estrategia Nacional de la bicicleta



recientemente aprobada- y VMP impulsando y colaborando con esta principal estrategia en el territorio en que ejerzan sus funciones con las Administraciones Públicas competentes, 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. En los atestados que se instruyan se harán constar los cursos de formación y aprendizaje en el manejo del vehículo, sujeción a las normas y movilidad sostenible, del que aparezca como sujeto activo de la infracción penal de los arts. 142 y 152 CP que serán, junto a otras circunstancias, factores para aquilatar e individualizar la responsabilidad penal.