



Estimados Sres/Sras

1.Exigencias legales de la movilidad sostenible. La siniestralidad vial urbana y las respuestas preventivas y penales.

La Movilidad Sostenible, articulada en los distintos Planes e iniciativas, avanza en nuestras ciudades a impulsos de las orientaciones europeas y de la propia vitalidad del ámbito urbano social e institucional con medidas necesarias que facilitan la movilidad y evitan la contaminación como la mayor presencia de ciclistas y la aparición de vehículos de movilidad personal (VMP), entre otras. Así como los primeros se contemplan como imprescindibles en estas ciudades del futuro, ya presente, no hay todavía pronunciamientos expresos sobre los segundos en la Unión Europea. En todo caso, se recomiendan los vehículos en régimen de uso compartido y la potenciación de las nuevas tecnologías, entre otros textos, en la Resolución del Parlamento Europeo de 2-12-2015, 2014/2242 INI (PE 2015) y Resolución del Parlamento Europeo de 13 de septiembre de 2018, 2107/2257 INI (PE 2018)

La movilidad y seguridad vial, de conformidad con estas directrices, son dos manifestaciones o caras de estas ciudades del futuro. Los bienes jurídicos protegidos son la vida, integridad física, salud y medio ambiente, progreso económico, social y cultural unidos indisolublemente en la ciudad además al bienestar de todos los usuarios de las vías públicas y a la búsqueda de soluciones a su movilidad y libertad deambulatoria con especial referencia a los derechos de las personas con movilidad reducida, tal y como se expone en la Circular 10/2011 del Fiscal General del Estado *para la unidad de la actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de seguridad vial*. En este sentido algunas Ordenanzas municipales, entre ellas, la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid publicada en el BOCM de 23 de octubre de este año (Preámbulo I y art. 1) y textos citados del Parlamento Europeo.

La mayor complejidad y saludable riqueza de opciones exige un particular esmero en la aplicación y respeto de las normas vigentes por parte de todos los usuarios de los espacios y vías públicas que es un *prius* o presupuesto para que sea posible la convivencia pacífica y armónica entre todos. En particular cuando las iniciativas de movilidad llevan a la convivencia, no siempre en espacios de la suficiente extensión, de vehículos de motor, bicicletas, vehículos de movilidad personal (VMP) y peatones. De ahí que sea necesario hacer un recordatorio en torno a la necesidad de cumplir rigurosamente las prescripciones normativas, en primer lugar, las de la legislación estatal de seguridad vial plasmada sobre todo en el Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV), y en el Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre (RGCirc.)

Como complemento de ellas las de la normativa municipal articulada en Ordenanzas sobre Movilidad, Tráfico y Circulación, trasunto de la autonomía local consagrada en el art 140 CE y plasmada en este ámbito en los arts. 7.2 LSV, 25.2.g) de la Ley 7/1985 de 2 de abril Reguladora de las Bases del Régimen Local y arts. 38-45 de la Ley 22/2006



de 4 de julio de Capitalidad y Régimen especial de Madrid. En todo caso la capacidad reguladora de las Ordenanzas, aun teniendo estos títulos propios, está negativamente vinculada a la legislación estatal, en particular LSV y RGCirc. en el sentido de que no puede contradecir sus prescripciones, de conformidad con el art 149.1.21 CE entre otras, SSTs, Sala Tercera, de 28 de febrero de 2012 (Rec. 4817/2010), 22 de enero de 2013 (Rec. 1851/2010), 10 de abril de 2014 (Rec. 2094/2012) y 24 de junio de 2014 (Rec. 2500/2012). Dada la relevancia de este instrumento normativo para la seguridad vial unida a la movilidad sostenible, es preciso esmerarse en su rigor y sistematización jurídica con los límites expresados.

En el ámbito penal es precisa una mayor eficacia en la investigación y aplicación de las normas del Código Penal, en particular las contenidas en los arts. 142 y 152 y 379-385.

Las altas cifras de siniestralidad en la ciudad de 2017, 64.740 accidentes, 509 fallecidos, 4780 heridos hospitalizados y 77.276 no hospitalizados derivan, en su casi totalidad de los vehículos de motor, siendo en torno a un 50 % de los fallecidos, peatones y un 5%, ciclistas. En la Resolución PE 2015, Preámbulo O, se dice que el 30% de las muertes en la UE por accidentes se producen en la ciudad y que el 73% de sus habitantes tiene una grave preocupación sobre la siniestralidad urbana. Por su parte en la Resolución PE 2018, Preámbulo J, se afirma que "el elevado número de víctimas de accidentes en la UE, con 25.500 muertos y 135.000 heridos sigue causando gran sufrimiento humano y costes económicos inaceptables, estimados en 100. 000 millones de euros anuales, y que los objetivos para 2020 de reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico con respecto a 2010 no se están cumpliendo (...)"

Por lo expuesto he acordado dirigir este escrito a todas las Policías Locales del país para recordar, en el ejercicio de mis funciones, en primer lugar las pautas de legalidad que ya están articuladas en la Circular 10/2011 de la FGE y Dictamen 2/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad vial *sobre la distinción entre imprudencia grave y menos grave de los arts. 142 y 152 y hacerlas extensivas a los ciclistas y usuarios de VMP.*

2.Responsabilidad penal de los conductores de vehículos de motor en los delitos de homicidio y lesiones imprudentes de los arts. 142 y 152 CP. Criterios de actuación. Deberes ante los colectivos vulnerables: ciclistas, patinadores y peatones.

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. Al margen de esta consideración sobre la que se volverá, es claro que ha de reforzarse la investigación para la aplicación de los delitos de peligro de los arts. 379 a 385 CP por los riesgos que conllevan conforme a las pautas de la Circular 10/2011 y en relación a los delitos de conducción bajo la influencia de alcohol y drogas y exceso de velocidad punible del art 379 CP, mejorar las funciones de supervisión y vigilancia que competen a las Policías Locales conforme al art 7.a) LSV, incrementando los controles de alcoholemia, drogas y los de velocidad realizados a través de cinemómetros.



En este línea, la Resolución PE 2015, apartado 40 “Señala que unas condiciones previas de seguridad adecuadas así como una gestión avanzada del tráfico y la velocidad generan una reducción drástica de las muertes en carretera y de los accidentes graves en las ciudades; señala que la existencia de un cuerpo de seguridad con la tarea de gestionar y regular el tráfico y efectuar controles consistentes de las infracciones de la seguridad vial, tales como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del consumo de alcohol, drogas y medicamentos, así como al uso de teléfonos móviles y otros dispositivos de comunicación e información, contribuiría a una disminución de los accidentes de circulación en las ciudades”

Ha de conseguirse que, en los términos del art. 21.3 LSV y 50 del RGCirc., la velocidad máxima en vías urbanas de 50 km/h se cumpla sin indebidas tolerancias y atenerse conforme a estos preceptos a las velocidades máximas inferiores, determinadas por la autoridad municipal, algunas en los Planes de Movilidad, como las de 30 Km/h, a efectos del delito de exceso de velocidad punible del art 379.1 (Circular 10/2011 pág. 13). Asimismo y conforme a la citada Circular (pág. 30) los adelantamientos con temeridad manifiesta a ciclistas y usuarios de patinetes, 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 todo caso las Policías Locales deben tener criterios claros acerca de cuándo han de levantar atestado en los casos de accidentes con lesionados, pues por lo general el hecho del fallecimiento lo genera. En este caso es preciso atenerse a los criterios de la Circular 10/2011 (págs. 83-88) y Dictamen 2/2016 (págs. 37 a 73). Se observan algunas praxis irregulares que es preciso corregir, como no levantar atestado y optar por unas diligencias administrativas pese a haber indicios de imprudencia grave del art 152.1.1 CP en casos como atropellos a peatón, ciclista o patinador en paso reglamentado, incumpliendo los deberes de cautela a que se hará referencia y resultado de lesiones de menor entidad del art 147.1 CP para las que basta tratamiento médico o quirúrgico. Habiendo constancia de indicios de imprudencia grave y lesiones es preciso comprobar si son de las contempladas en la norma penal.

Como se dice en el Dictamen 2/2016 en torno a los arts. 282 y ss LECr “Ante la *notitia criminis* estos preceptos obligan a la Policía Judicial de Tráfico a que se refiere el art. 283 a realizar las averiguaciones oportunas, recoger las pruebas testificales y periciales y formalizarlas en un atestado, sometido a los requisitos del citado art. 297. El llamado atestado inicial nada tiene que ver con tales normas, siendo una mera preparación de su redacción final. La Policía de Tráfico, ya en funciones de Policía Judicial, acude al lugar del accidente, constatando las actuaciones de auxilio, circunstancias de las personas, vehículos intervinientes, fecha y lugar del siniestro y levantando un primer atestado. En él no están los datos que los Equipos de Atestados, especializados en etiología de la accidentalidad, recogen al mismo tiempo o poco después sobre estado de los vehículos, de la calzada, huellas, vestigios y declaraciones testificales que sirven para explicar las causas del accidente. Tras estudiarlos consignan su examen y valoración en el llamado “Informe técnico” que es el atestado que cumple los requisitos de la LECr examinados y al que alude expresamente por la vía de definición de la



Policía Judicial el art. 283.9º LECr: “El personal dependiente de la Jefatura Central de Tráfico, encargado de la investigación técnica de los accidentes...”.

Es necesario que en los supuestos de mayor gravedad del art 382 CP, cuando concurre resultado de muerte no haya demoras en la remisión al Juzgado del informe técnico, por si pudieran adoptarse por el órgano judicial las medidas cautelares privativas o restrictivas de libertad de los arts. 501 y ss LECr o las privativas del derecho a conducir del art 764 .4 LECr y de ser obligado el retraso por la complejidad de la reconstrucción del accidente, el atestado inicial debe incluir un adelanto de sus resultados y cuantos datos sean necesarios para fundamentar la adopción de aquellas o su denegación caso de ser solicitadas.

Prosigue el Dictamen “Puede decirse que la investigación policial de los delitos del art. 142 y 152 CP en el ámbito del tráfico viario a que obliga el art. 282 LECr es siempre técnica, orientada a determinar las causas del accidente y sin ella no es posible la valoración jurídico-penal inicial sobre los indicios de infracción penal. Compete realizarla inexcusablemente (...) a través de sus equipos de atestados a los que se refiere el precepto citado, a las Policías (...) Locales. Esta actividad instructora requiere una progresiva especialización científica multidisciplinar, de conformidad con los avances que la ciencia europea y mundial ha realizado en los métodos de análisis y reconstrucción de accidentes. Sólo puede excusarse la investigación técnica cuando de modo claro y *ab initio* el resultado lesivo o los hechos no sean subsumibles en los tipos penales por lo que, fuera de estos casos, es incorrecta la praxis policial de recoger los datos iniciales y archivarlos en la Comisaría o Unidad Policial en espera de que el perjudicado o la aseguradora los soliciten”.

Como se dice, a su vez, en el Dictamen 3/2016 del Fiscal de Sala Coordinador *sobre la Ley 35/2015 de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación y protección de los derechos de las víctimas en el ámbito de la seguridad vial* en torno al art 7.1 de la Ley “La expresión “atestados e informes” empleada en el precepto no significa en modo alguno que ante un accidente con indicios de delito los cuerpos policiales encargados del tráfico viario puedan optar por uno u otro incumpliendo las previsiones del art. 282 LECr o que junto al atestado se elabore un informe simultáneo, salvo los informes ampliatorios que como parte del atestado son posteriores. Los informes que se puedan elaborar cuando los hechos no son delictivos están sometidos en cuanto a su procedencia y requisitos a la legislación administrativa (respecto al cobro de la tasa) y a la LO 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal”

Debe recordarse, asimismo, que conforme al Dictamen 2/2016 “ En principio la infracción del deber normativo de cuidado asociada a los ilícitos considerados infracciones graves o muy graves de los arts. 76.c) LSV (incumplimiento de las normas sobre preferencia de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido y marcha atrás, sentido de la circulación, utilización de carriles y arcenes), e) (circular sin hacer uso del alumbrado reglamentario), f) y g) (conducir utilizando dispositivos que disminuyan la atención a la conducción), h) (no hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección), k) (no respetar la luz roja de un semáforo), l) (no respetar la señal de stop o ceda el paso), ñ) (no mantener la distancia de seguridad con el vehículo precedente), y 76.a) y 77.a) (excesos de velocidad) y ll) (circular con



vehículos que incumplan gravemente las condiciones técnicas para circular) afectan a las condiciones esenciales de seguridad del tráfico viario, a las reglas o modos de circulación básicas para una conducción exenta de riesgos y, por tanto, al principio de seguridad, ínsito en el de conducción dirigida (art. 13.1 LSV) al que se refiere la Circular FGE 10/2011. Constituyen deberes elementales al alcance del conductor menos diligente”. En estos casos, con la concurrencia de los resultados lesivos de los arts. 147, 149 o 150 CP debe instruirse atestado con valoración *ad casum* y de modo particular cuando se trata de excesos de velocidad y/o distracción por el uso del móvil que son principales causas de siniestralidad.

Los conductores de vehículos de motor tienen especiales deberes de precaución ante los colectivos vulnerables en los términos de la Circular 10/2011 (págs.86-88) y Dictamen 2/2016 (págs. 43 y ss.) que asimismo conviene recordar. Por ello, ante la presencia en la vía de menores de edades tempranas, personas de la tercera edad y personas con discapacidad (art. 13.1 LSV), peatones y ciclistas y ahora también patinadores, deben esmerarse en la atención a la conducción, moderar la velocidad y en su caso detener el vehículo (art. 46 RGCirc.) Los peatones tienen preferencia de paso en los términos del art 25.1 y 2 LSV y los ciclistas en los del art 25.4 LSV, debiendo observarse con estos últimos las reglas del art 35.4 en los adelantamientos.

Es preciso referirse específicamente a las motocicletas y a los ciclomotores que circulan de forma negligente, como cuando lo hacen por la acera, en zigzag entre vehículos, en contrasentido, cruzando pasos de peatones, etc. Estas normas son especialmente exigibles en relación con los nuevos Planes e iniciativas de Movilidad sostenible en virtud de los cuales progresivamente conviven en mayor número de espacios o tramos de las vías públicas y por ello su mera visualización ha de poner en marcha el reflejo y deber solidario de precaución y respeto normativizado. Su vulneración debe dar lugar asimismo al levantamiento de atestado por imprudencia grave en los términos expresados, cuando resultare fallecimiento o lesiones de los preceptos citados.

Debe resaltarse la inexistencia de regulación específica en la ley estatal en cuanto a los conductores de VMP, pero puede sin duda afirmarse que frente a los conductores de vehículos de motor constituyen asimismo un colectivo vulnerable por las mismas razones que los ciclistas desde el momento en que circulan por la vía pública, dada la configuración y potencia vulnerante de los primeros frente a la fragilidad de los patinadores. El art 13.1 de la LSV. Dice que “El conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía debe adoptar las precauciones necesarias para su seguridad (...)” La norma es aplicable a todos los usuarios de la vía, pues no hace distinciones.

La cifra de peatones y ciclistas fallecidos en ciudad es inasumible y revela una conducción insensible a la posición y derechos de circulación de ambos colectivos protegidos por las normas de la legislación nacional y textos europeos. En particular y en un porcentaje no desdeñable de conductores se observa una visión insolidaria de percibir al ciclista como un obstáculo ante la exclusividad que pretenden de los vehículos de motor y actitudes de agresividad y prepotencia frente a él, tratando de suplir sus carencias personales de madurez ciudadana con la mayor potencia de su vehículo.



Todo ello con olvido, como se dice en el Dictamen 2/2016 (pág. 51) con cita de la Comunicación enviada por la Comisión al Parlamento Europeo de 20-7-2010 sobre espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 de que "para muchos posibles ciclistas, los riesgos reales o percibidos relacionados con la seguridad vial siguen constituyendo un obstáculo decisivo (...) los gobiernos nacionales y locales promueven cada vez más los desplazamientos en bicicleta (...)". La fragilidad del ciclista y de su vehículo movido no por combustibles fósiles sino por la energía de su cuerpo es manifiesta y simbólica, representando en el decir de los expertos europeos, la lucha del ser humano por recuperar o reconquistar su espacio propio, su ciudad, su bienestar y el de todos. Frente al ruido ensordecedor, la contaminación y la tensión personal, el silencio, la ciudad, la naturaleza y la salud." Se olvida, en síntesis, que las ciudades del futuro sólo están concebidas para peatones, ciclistas y determinados vehículos automatizados y con energías no contaminantes.

Por ello, las Policías Locales han de esmerarse en supervisar y sancionar estos comportamientos y en cuanto observen maniobras, en particular adelantamientos temerarios y excesos de velocidad en la proximidad de ciclistas que pongan en riesgo su vida o integridad física, se insiste en que han de levantar atestado. Tanto en éstos, como en los incoados por accidentes, han de incluirse cuantos datos sobre las circunstancias del hecho puedan recabar o aportarse por todas las fuentes de información y asimismo por la familia o Asociación ciclista a que pertenece el lesionado o fallecido.

3. Responsabilidad penal de los conductores de bicicleta en los delitos de homicidio y lesiones imprudentes de los arts. 142 y 152 CP. Criterios de actuación. Deberes ante los peatones como colectivo vulnerable.

Si los mayores riesgos derivan, con diferencia y sin duda, de los vehículos de motor, es necesario ocuparse de los derivados de la conducción de bicicletas. Como se dice en el Dictamen "(...) por su parte los ciclistas como los peatones para gozar del régimen tuitivo de la LSV deben cumplir las prescripciones a ellos dirigidas. La movilidad sostenible impone, en particular en la ciudad, un modelo de armónica convivencia entre todos los usuarios de la vía que tiene como presupuesto ineludible el respeto conjunto de las normas con el fin de posibilitar el disfrute, seguridad y bienestar en las vías de los demás (...)".

Los arts. 17.1 LSV y 36.1 RGCir obligan a los ciclistas, en el caso de no existir vía o parte de ella que les esté especialmente destinada, a la circulación "por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de éstos, y, si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada". El art. 98 RGCir (art. 43.4 LSV), establece la obligación general de llevar encendido el alumbrado "entre el ocaso y la salida del sol", concretado en el art 22. del Reglamento de Vehículos 2822/1998 de 23 de diciembre (RV) y Anexo X que prescribe la necesaria llevanza de timbre, sistema adecuado de frenado, luz de posición delantera y trasera y catadióptrico trasero. Este deber de hacerse visible ha de cumplirse rigurosamente, en especial en las zonas urbanas no suficientemente iluminadas. Se trata de un deber u obligación íntimamente



unido a la autoprotección del que circula con bicicleta (a él hace referencia la STS citada de 10 de abril de 2014 (Rec. 2094/2010).

Recordemos que los ciclistas están obligados 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). Están sujetos a las demás normas de circulación 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".

También lo están a las normas del RV 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 plasmada en el RD 339/2014 de 9 de mayo que, sin duda, fue un paso relevante en la promoción del uso de la bicicleta en condiciones de seguridad para el propio ciclista y para los demás usuarios de las vías y una actualización y adecuación a la normativa europea. De conformidad con su art. 1 "Constituye el objeto de este real decreto la regulación de los requisitos aplicables para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos así como de sus partes y piezas, con el fin de garantizar la seguridad de los mismos y su libre circulación". Por su parte dispone el art 3.1 que "Los ciclos, y sus partes y piezas, que vayan a ser comercializados o utilizados en el territorio nacional deberán cumplir los requisitos establecidos en este Real Decreto".

En el art. 5.2 se dice "Son autoridades de vigilancia del mercado aquellos órganos administrativos responsables de llevar a cabo actividades y adoptar medidas, incluidas las de coordinación, con el objetivo de velar por que los productos cumplan las disposiciones que les sean aplicables y, en cualquier caso, no entrañen un riesgo para los intereses públicos protegidos por tales disposiciones. En el marco de la vigilancia del mercado, y de acuerdo con lo establecido en el art. 10 de la ley 21/1992 de 16 de julio, de Industria, podrá acordarse por las Administraciones públicas competentes, previa audiencia a los interesados, la retirada del mercado y prohibición de comercialización de los ciclos que no cumplan lo establecido en este real decreto, disponiendo que se corrijan sus defectos en un plazo determinado. Si ello no fuera posible, y en función de la gravedad de los riesgos, se podrá determinar su destrucción, sin derecho a indemnización, sin perjuicio de las sanciones que en su caso sean procedentes". En su art. 6 se prescribe que "En caso de incumplimiento de lo dispuesto en este Real Decreto, será de aplicación el régimen de infracciones y sanciones previsto en el texto refundido de la ley General para la Defensa de Consumidores". El Decreto contiene Anexos sobre la Declaración de conformidad, Manual de



Instrucciones, Expediente técnico, Relación de normas armonizadas y Especificaciones técnicas.

El art. 3 obliga a todos los sujetos del art. 2 a cumplir los requisitos técnicos sin los que no puede utilizarse la bicicleta y compele indirectamente a los usuarios a que cumplan del mismo modo. El Anexo II acabado de citar con su Manual de Instrucciones es obligado difundirlo en todos los ámbitos y leerlo antes de utilizar la bicicleta en las vías públicas y en particular en la calzada y en lugares en que se conviva con peatones, patinetes y vehículos de motor. Repárese en que, según el art 1, la norma tiende a la propia seguridad del usuario. De otra parte, las autoridades competentes están obligadas a velar por los intereses públicos protegidos entre los que destaca sin duda la seguridad vial y por el buen funcionamiento del mercado protegiendo los derechos de los compradores y usuarios.

De conformidad con el art 10.3 LSV “El titular y, en su caso, el arrendatario de un vehículo tiene el deber de actuar con la máxima diligencia para evitar los riesgos que conlleva su utilización, mantenerlo en las condiciones legal y reglamentariamente establecidas, someterlo a los reconocimientos e inspecciones que correspondan (...)” El precepto es aplicable no sólo a los vehículos de motor sino con el significado del Anexo I.6 referido también a bicicletas. Lo que sucede es que los primeros por ser los generadores de la siniestralidad principal están sometidos en la legislación europea y nacional a la normativa específica sobre revisiones periódicas con el fin de reducirla. En los conductores de bicicletas en general y, sobre todo, desde que conviven y comparten progresivamente espacios con los vehículos de motor y peatones, el precepto desvela un deber normativo de cuidado de orden socio-cultural con plasmación en el RV, referente al mantenimiento del vehículo en las condiciones adecuadas para ofrecer el mínimo riesgo a la circulación en general y en particular a la de los peatones. También con un sentido indudable de autoprotección. El deber pesa tanto sobre el conductor como sobre el titular y arrendatario y es el de mantener en adecuado estado los esenciales sistemas a que hace referencia el art. 22 RV y Anexo II del Decreto sin los cuales no hay conducción segura.

Estas normas viales no están del todo debidamente interiorizadas por los ciclistas en vías urbanas - según los informes que han remitido las Policías Locales ante mi oficio del pasado 5 de noviembre- donde se constatan diversos incumplimientos, a diferencia de lo que ocurre en vías interurbanas, de ahí que sea preciso esforzarse por los Agentes en mejorar la supervisión de su cumplimiento con las correspondientes sanciones y el incremento de controles de alcohol y drogas. De tanta o mayor eficacia es su participación en programas de formación y educación de ciclistas en el manejo y normativa de la bicicleta, siempre con sujeción a lo que dispongan las autoridades municipales.

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 del RGCirc. 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 como lo refleja la regulación estatal y la municipal sobre la convivencia en ciclocalles, zonas 30, calles residenciales (art. 159 RGCir. S 28) y demás lugares de concurrencia y se desprende sin dificultad de los arts. 10.1 y 2 de la LSV citados. 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.

De otra parte, la indebida circulación por la acera o zona peatonal genera indudables peligros para los peatones de singular vulnerabilidad como los niños, personas de la tercera edad, personas discapacitadas y con movilidad reducida que circulan en sillas de ruedas. A ello se refieren los informes remitidos por las Policías Locales. No es infrecuente el comportamiento de ciclistas que circulan por la acera, para llegar al paso de peatones en que sin bajarse y sin habilitación normativa cruzan el semáforo en rojo y de ahí a la circulación por la calzada y vuelta a empezar. En estos casos el conductor de la bicicleta incumple el deber de precaución del art 13.1 que le es aplicable, que surge, además, de la legislación nacional, comunitaria e internacional protectora de estos colectivos. Con tales comportamientos los ciclistas infractores afectan al bien jurídico antes referido del bienestar urbano en cuanto que crean inseguridad e intranquilidad en el peatón, sobre todo en el más vulnerable con olvido de su derecho a circular en exclusiva y sin peligros por los paseos, calles y zonas que el legislador ha acotado para él. Los Agentes de Policía han de ejercer en estos supuestos con rigor sus facultades de supervisión aludidas. En casos de riesgo cabe la retirada y depósito del vehículo en los términos del art 105.1 a) y h) LSV.

Cuando se producen atropellos a peatones se atacan además los bienes jurídicos protegidos fundamentales vida o integridad física. En estos casos, como se decía, no es preciso que concurren lesiones de más entidad como las de los arts. 149 y 150 para levantar atestado conforme al art 152.1 CP por el delito de lesiones imprudentes. Basta las que sólo requieren tratamiento médico o quirúrgico del art 147.1 CP cuando la imprudencia del ciclista es grave e indiciariamente lo es 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 los expuesto se halla en las debidas condiciones técnicas para circular.

En 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 indagación sobre los bienes del responsable para poder instar con la mayor prontitud en el procedimiento judicial las medidas cautelares de embargo pertinentes, teniendo en cuenta que en caso de condena responde en los términos del art 109 y ss CP y 1911 CC con todo su patrimonio y con los criterios orientativos de la Ley 35/2015 sobre valoración de los daños corporales (Baremo del Seguro). Asimismo, testimonios íntegros de las cláusulas convenidas por el



FISCALÍA GENERAL
DEL ESTADO

FISCAL DE SALA
COORDINADOR DE
SEGURIDAD VIAL

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 vehículos 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 formal 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.

Todo lo anterior, a efectos de determinar la posible responsabilidad civil directa de las Compañías Aseguradoras en los términos del art 117 CP y la responsabilidad civil subsidiaria de los Ayuntamientos y empresas prestatarias en los términos del art. 120. 4 y 5 CP. Habiendo *notitia criminis* del atropello, los agentes investigarán sobre sus circunstancias y autoría y realizarán una comprobación suficiente de las lesiones para determinar si son de las contempladas en la norma penal, incluyendo los datos en el atestado. La dificultad de investigación radica en las dificultades de identificación del autor al no haber matrícula. Ayudará a este fin difundir en el ámbito urbano la conveniencia de que las víctimas de los atropellos formulen denuncia al tratarse de delitos perseguibles de oficio y a la colaboración ciudadana, pudiendo aportarse material grabado por móviles.

4.Responsabilidad Penal de los conductores de VMP en los delitos de homicidio y lesiones imprudentes de los arts. 142 y 152 CP. Criterios de actuación. Deberes ante los peatones como colectivo vulnerable.

En el decurso de estos tres últimos años viene extendiéndose exponencialmente en las ciudades la utilización de VMP. Son fruto de los avances tecnológicos y como se decía ofrecen soluciones de movilidad que pueden complementar las existentes hasta el presente. La Dirección General de Tráfico se ocupó ya de ellos en la Instrucción 16/V-124 de 3 de noviembre de 2016.

Su novedosa y brusca aparición en las vías públicas, en especial de los llamados patinetes, junto a los conductores de vehículos de motor, ciclistas y peatones está generando junto a ventajas indudables para los desplazamientos, en algunas ocasiones y lugares situaciones de incertidumbre y de riesgos, plasmados a veces en accidentes por incumplimiento de las normas correspondientes o desconocimiento de cuales son de aplicación. Los informes de las Policías se refieren a ellos y a la progresión del número de accidentes en 2018. En este punto, particularmente (también en las cuestiones del apartado anterior) son especialmente necesarias pautas de



circulando con frecuencia carentes de marca de fábrica y de toda certificación o documentación, siendo en ocasiones inveraz. El que no les sea de aplicación la normativa de vehículos de motor (Reglamento 168/2013 de 15-1-2013 y Reglamento de Vehículos), no significa que exista un limbo jurídico en la UE y en nuestro país, de modo que puedan circular por las vías públicas incidiendo en la seguridad vial sin ningún tipo de mínimo control sobre su aptitud técnica para hacerlo. En todo caso son productos industriales que significan riesgos para la seguridad como evidencian los informes policiales y por ello podrían ser de aplicación las normas sobre productos de esta índole, sus componentes y el mercado que vamos a referir. La reglamentación de los ciclistas en el RD de 2014 examinado es expresiva de lo que se dice y sus principios son sin duda de aplicación, debiendo tenerse en cuenta que parte de los VMP presentan una mayor peligrosidad que las bicicletas.

Salirse del marco de la Instrucción de la DGT vigente y de la normativa aplicable significa aumentar de modo notable el riesgo de atropellos y de sus consecuencias al no cumplirse las exigencias referentes a ángulos peligrosos (inferiores a 130 grados), potencia, velocidad y masa como ponen de relieve los documentados informes de las Policías Locales de Valladolid y Valencia, entre otros. Algunos de ellos, vendidos como patinetes eléctricos, scooters eléctricos o con la marca comercial correspondiente, con masa superior a 50 kg y a veces ocupados por más de una persona, en ocasiones menores de edades tempranas, circulan a velocidades que alcanzan los 70 km/h sin matriculación ni seguro creando gravísimos riesgos.

En el ámbito europeo es de aplicación el Reglamento 765/2008 de 9 de julio de 2008 sobre requisitos de acreditación (RD 1715/2010 de 17 de diciembre), entre otras normas. Hay que estar a sus características técnicas para determinar la regulación que tenga virtualidad jurídica *ad hoc*. En todo hemos de reconocer que existe un vacío en normas técnicas europeas y nacionales por lo que es urgente la elaboración de una norma UNE que podrá asemejarse a la UNE-EN-ISO 4210 para bicicletas, pero con mayores exigencias por su mayor peligrosidad y preceptos reglamentarios como los del RD 339/2014 que la sancionaran.

En el ámbito nacional, como para las bicicletas les sería de aplicación la Ley de Industria de 21/1992 de 16 de julio (LI), a ella se refiere la Instrucción de la DGT, en su vertiente de seguridad industrial como se dispone para las bicicletas en el art 5.2 del RD 339/2014 y con mayor razón aquí. Todo ello, de conformidad con los arts. 2,3,3.3 y 8, en particular los arts. 9-17 LI sobre seguridad industrial. Según el art 9 "La seguridad industrial tiene por objeto la prevención y limitación de riesgos, así como la protección contra accidentes y siniestros capaces de producir daños o perjuicios a las personas, (...) derivados de (...) la producción, uso o consumo, almacenamiento o desecho de los productos industriales. 2. Las actividades de prevención y protección tendrán como finalidad limitar las causas que originen los riesgos, así como establecer los controles que permitan detectar o contribuir a evitar aquellas circunstancias que pudieran dar lugar a la aparición de riesgos y mitigar las consecuencias de posibles accidentes. 3. Tendrán la consideración de riesgos relacionados con la seguridad industrial los que puedan producir lesiones o daños a personas (...)" Los arts. 30-38 prevén un régimen de infracciones y sanciones que recaen en fabricantes, importadores y vendedores (art. 33.c) y en caso de detectarse indicios de infracción penal debe darse cuenta al Ministerio Fiscal (art. 30.3).



La ley estatal dictada al amparo del art. 149.1.13 CE ha de ponerse en relación con las competencias asumidas por las CCAA en materia de promoción, calidad y seguridad industrial, existiendo sobre estas últimas normas autonómicas, entre otras las leyes de Cataluña 12/2008 y 9/2014 de 31 de julio y el RD Legislativo 1/2015 de 12 de febrero de Galicia.

Los VMP carecen de regulación expresa en la LSV, pero sin duda como con acierto señala la Instrucción de la DGT, 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 "que 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. La única excepción son las contadas previsiones expresas para ciclos o vehículos de motor.

Con la misma claridad, también como para los ciclistas, los deberes de obedecer las señales de circulación de los arts. 53-55 que el art. 53 refiere como se vio al "usuario de las vías". Habrá de estarse como complemento a las disposiciones de la correspondiente Ordenanza que asimismo integran la normativa de los usuarios de VMP con los límites indicados de no poder contradecir la legislación estatal. A diferencia de los ciclistas y de conformidad con el art 121.4 RGCirc. "no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de éstas que les estén especialmente destinadas".

Para gozar de tutela penal ante accidentes los conductores de VMP, en especial patinadores, deben cumplir, como se dijo, con estas prescripciones y así en los no infrecuentes accidentes por atropellos de vehículos de motor en pasos de peatones para prevenirlos han de reducir la velocidad y circular a paso de persona (art. 121.4).

En todo caso los VMP no deberían circular por la vía pública sin autorización municipal articulada con la debida sistematización jurídica a través de las correspondientes Ordenanzas en los términos del art. 7 LSV. Menos aún sin las homologaciones o certificaciones pertinentes, pudiendo ser de aplicación los arts. 104.1.b) y 105.1.a y h. Por su parte las empresas de uso compartido no pueden actuar sin licencia o autorización municipal por la obvia razón de que no cabe utilizar el espacio y vías públicas, de naturaleza demanial, para actividades empresariales sin título alguno como se desprende de la doctrina jurisprudencial del TS citada.

Los accidentes, según los informes de las policías, se deben a la falta de documentación en cuanto no hay control mínimo sobre las posibles deficiencias o carencias técnicas del vehículo, así como a la velocidad del patinete en relación con las



circunstancias del tráfico, su irrupción súbita y sin control en la vía, el atravesar la calzada en rojo para los peatones, subrayándose la dificultad de convivencia en los carriles-bici con los ciclistas, así como con los peatones y vehículos de motor. No se puede generalizar y hay asimismo zonas y lugares en los que la convivencia es fluida según otros informes. En todo caso, falta conciencia de respeto a las normas.

En efecto, esta última es generalizada y significa un riesgo para ellos mismos y para los demás usuarios de las vías. En primer lugar, por carecer en algunos casos de preceptos normativos en el ámbito más cercano que es el municipal al no existir Ordenanza o ser insuficiente la normativa aprobada ni específica regulación estatal en la LSV como se dijo y por falta de conocimientos y advertencias que genera una falsa sensación de seguridad e impunidad. De otra parte, por ser muy reciente el uso del patinete frente a la ya consolidada y antigua utilización de la bicicleta.

En este contexto deben plantearse las responsabilidades a las empresas vendedoras y comercializadores para esmerarse en las instrucciones de uso y documentación o certificaciones y de los Ayuntamientos para constatarlas y promover cursos exhaustivos de formación en el manejo y normativa que les obliga exigiéndolos a las referidas empresas cuando actúan en los espacios públicos. Los fabricantes, vendedores y empresas no pueden actuar con la misma actitud o mentalidad que cuando el producto es un juguete (no es de aplicación en ningún caso la Directiva 2009/48 CE en virtud del RD 1205/2011 de 25 de agosto Anexo 1.5), pues, están sometidos como se expuso a la legislación nacional sobre productos industriales y seguridad industrial que obliga a tener en cuenta la seguridad vial tras la que se protegen bienes jurídicos fundamentales como la vida e integridad física, aun cuando se debe urgentemente avanzar en la reglamentación técnica específica. Tampoco ignorar los riesgos que el comprador o usuario del producto asume al circular por vías urbanas e incluso interurbanas como ya empieza a ocurrir. Buena prueba de él son los accidentes que se producen, reseñados en los informes policiales.

Debe recordarse el RD Legislativo 1/2007 de 16 de noviembre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios (LGDCU) y otras leyes complementarias, en el que se desarrollan los derechos titularidad de consumidores y usuarios conforme al art. 51.2 CE. Según sus preceptos los adquirentes y usuarios de patinetes tendrían los irrenunciables derechos (art. 10) a la protección de su salud y seguridad (art 8.a), a la información para un uso adecuado (art. 8.d) y a la indemnización de los daños y la reparación de los perjuicios sufridos (art.8.c), con la tutela de los poderes públicos cuando se trate de un uso común, ordinario y generalizado (art 9). En particular, la necesaria información sobre instrucciones o indicaciones para su correcto uso, advertencias y riesgos previsibles que deberá figurar, al menos, en castellano (art. 18.3). No puede olvidarse que, en el ámbito del transporte urbano, un déficit en la protección de derechos tan esenciales como la salud o la seguridad, resultaría particularmente sensible, pudiendo llegar a tener consecuencias dramáticas. Igualmente ha de tenerse en cuenta el derecho del usuario a recibir información comprensible y suficiente sobre las características esenciales del contrato electrónico que formaliza (art. 60 y 97 GGDCU y 10, 27 y 28 de la Ley 34/2002 de 11 de julio de Servicios de la Sociedad de Información y del Comercio Electrónico), no siendo infrecuentes las irregularidades detectadas en este ámbito.



Los peatones son respecto de los patinadores colectivos vulnerables por su manifiesta fragilidad, en todo caso a partir de la clasificación de B del Anexo I de la Instrucción DGT. Su régimen tuitivo, como ante vehículos de motor y ciclistas está unido al cumplimiento de las obligaciones que les imponen los arts. 49 LSV y 120-125 RGCirc. En todo caso debemos reiterar lo dicho para los ciclistas y así el patinador ante la mera visualización o presencia del peatón, debe tener el reflejo solidario de prestar una específica atención a la conducción y moderar la velocidad.

De otra parte, la indebida circulación por la acera o zona peatonal genera asimismo indudables peligros para los peatones de singular vulnerabilidad como los niños, personas de la tercera edad, personas discapacitadas y con movilidad reducida que circulan en sillas de ruedas. En estos casos incumplen el deber de precaución del art 13.1 que les es aplicable. Los peligros por las circunstancias expresadas son todavía mayores que los de los ciclistas y se suman a los generados por éstos como subrayan los informes de las Policías. De tal modo, en determinadas ocasiones, se afecta en mayor medida el bienestar urbano y aumenta la inseguridad e intranquilidad en el peatón, sobre todo en el más vulnerable con olvido también de sus derechos aludidos a circular en exclusiva y sin riesgo por los paseos, calles y zonas que el legislador ha acotado para él.

En las zonas peatonales se desarrolla la vida familiar, social, cultural, lúdica, comercial, de encuentro y diálogo que no puede verse interrumpida por la presencia de ciclistas y patinadores. En particular las personas discapacitadas tienen en estas zonas como resalta el Dictamen 2/2016 (pág. 45) parte relevante de su vida y todos los derechos derivados de la Convención de Derechos de Personas con Discapacidad de 13-12-2006 (art. 10), los derechos de accesibilidad (art 9) y a la seguridad en situaciones de riesgo (art. 11). Como expone el informe de la Federación Española de Municipios y Provincias enviado, deben tenerse en cuenta los derechos de los discapacitados visuales ante vehículos como los patinetes eléctricos que no tienen aviso sonoro y son para ellos un riesgo añadido. Debe resaltarse la perturbación derivada del aparcamiento en la acera o zona peatonal (art 40.2.e) LSV. Por todo ello, los Agentes de Policía han de ejercer con rigor sus facultades de supervisión, procediendo, en su caso, al igual que para los ciclistas, a la retirada y depósito del patín.

La doctrina jurisprudencial de la Sala 3ª del TS en las sentencias citadas subraya la exclusividad del uso de la acera y zonas peatonales. El principal objetivo en los documentos europeos y estrategias de movilidad, es, de todos modos, según los textos que se vienen citando, que los ciudadanos caminen por las calles de sus ciudades. Como se dice en el Dictamen 2/2016 respecto de la protección del peatón "(...) deriva, en primer lugar, de su real vulnerabilidad ante los vehículos de motor, de su indefensión física ante ellos en caso no sólo de colisión sino de mero contacto o aproximación, así como de la nueva significación cultural que tienen en los recientes compromisos sobre movilidad sostenible. Los peatones utilizan las vías públicas según dicen los expertos urbanistas con "derechos originarios" como protagonistas de la vida urbana, de las ciudades del bienestar personal, de la convivencia tolerante, de la peatonalización que invitan a sus habitantes a no utilizar el vehículo o racionalizar su uso y a caminar (...)".



En casos de riesgo o peligro, se insiste, cabe la retirada del vehículo en los términos del art. 105.1 a) y h) LSV. La peligrosidad puede derivar de las indebidas condiciones del patín para circular por lo que cabría la inmovilización del art. 104.1.b). Sería deseable que llevaran siempre al menos como la bicicleta (art. 22 RV) un adecuado sistema de frenada, timbre para avisar de su presencia dada la ausencia de aviso sonoro previo para el peatón (a este extremo como causa de accidentes se refieren algunos informes policiales) y una adecuada iluminación para circular por la noche o cuando no hay visibilidad por las circunstancias climáticas. La pequeña luz en algún lugar inadecuado del cuerpo, como indican los informes, no es suficiente. Junto a estas exigencias un correcto sistema de estabilidad y adherencia de las ruedas que salve las grietas y deficiencias de la calzada. Se trata de condiciones básicas o elementales para la circulación propia y de los demás. Cuando el conductor es consciente de los riesgos que corre él y los demás sin ellos pueden fundar deberes normativos de cuidado en los arts. 142 y 152 CP en el sentido expresado en el párrafo siguiente.

Les es asimismo aplicable el art. 10.3 referido en relación con el art 77.II LSV. El precepto no sólo alcanza a los vehículos de motor sino con el significado del Anexo I.6 referido también a bicicleta y a patinetes. Sobre los conductores de patinetes y conductores de VMP en general especialmente desde que conviven y comparten progresivamente espacios con los vehículos de motor y sobre todo peatones, el precepto desvela, aun sin el fundamento expreso de norma reglamentaria como para los ciclistas, un deber normativo de cuidado de orden socio-cultural referente al mantenimiento del vehículo en las condiciones adecuadas para ofrecer el mínimo riesgo a la circulación en general y en particular a la de los peatones. También con un sentido indudable de autoprotección. El deber pesa tanto sobre el conductor como sobre el titular y arrendatario y es el de mantener en adecuado estado los esenciales sistemas a que se ha hecho referencia. Aun cuando el ámbito del tráfico está normativizado, la esencia del injusto imprudente de los arts. 142y 152 no está ligada de modo inexorable a infracciones legales, aunque sea su concurrencia muy significativa como se expone en el Dictamen 2/2016 y Circular 10/2011 FGE (págs. 84-85) referidos, pero es preciso siempre relacionar la gravedad de la imprudencia con la norma socio-cultural y así lo sanciona la doctrina jurisprudencial (la más reciente STS 11-12-2017 (Rec. 2019/2016 FJ 139).

Cuando se producen atropellos a peatones se afectan además los bienes jurídicos protegidos fundamentales vida o integridad física. Reiteramos lo dicho para ciclistas. No es preciso que concurran lesiones de más entidad como las de los arts. 149 y 150 CP para levantar atestado conforme al art 152 CP por el delito de lesiones imprudentes. Basta las que sólo requieren tratamiento médico o quirúrgico del art. 147.1 CP cuando la imprudencia del patinador es grave, e indiciariamente lo es en los casos citados de circulación por la zona peatonal y en los supuestos de grave desatención en la conducción. El deber de atención permanente a la conducción del art 13.2 LSV se incumple gravemente cuando se utilizan móviles, cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores del sonido y se distrae el conductor (art 13.3 LSV)

Asimismo, concurre gravedad en la imprudencia cuando se vulneran las reglas esenciales de tráfico del Título II en los términos antes expuestos o se conduce bajo la influencia de alcohol o drogas que aun cuando como sucede con los ciclistas 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. En este caso se levantará acta de las comprobaciones efectuadas y signos detectados.

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, pertenece a la esencia del injusto imprudente de los arts. 142 y 152 CP como se expone.

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. El art 13.1 exige como se dijo estar en condiciones de controlar el vehículo” que conecta de modo específico con lo que decimos. El patinete del que hablamos no es un juguete ni en términos jurídicos ni sociales como se expuso, sino un vehículo que, sin duda, puede satisfacer necesidades relevantes pero al mismo tiempo obliga a asumir responsabilidades también relevantes. De ahí que cuando el descuido en este punto es de singular entidad deba estimarse indiciariamente imprudencia grave. Asimismo el riesgo significativo constitutivo de imprudencia grave deriva también de circular por la calzada con niños en patinetes diseñados para una sola persona (art. 9.1 RGCirc.).

En el atestado se incluirá la consignación de 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 si cuenta con las certificaciones precisas conforme a la normativa nacional y europea y si se ha adquirido en el mercado, los datos de la empresa vendedora y bajo qué condiciones, advertencias o instrucciones se ha realizado la adquisición, adjuntando la documentación pertinente y reseñando las irregularidades si las hay. De las condiciones técnicas reales dependerá la aplicación de la normativa nacional y europea y la configuración de deberes y responsabilidades. Por ello es preciso esmerarse en el informe sobre este punto, sin perjuicio de que en el procedimiento judicial se practiquen las pruebas periciales de los arts. 456 y ss LECr.

En el informe final del atestado se consignará como es usual, la conclusión final sobre el modo de producirse el accidente con las infracciones a la legislación de seguridad vial o técnica (estado del vehículo y homologaciones), 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.

En el atestado deben constar, los datos de la póliza de seguro municipal o particular del ciclista o empresa que gestiona el uso compartido. Se incluirá una indagación sobre sus bienes para poder instar con la mayor prontitud en el procedimiento judicial las medidas cautelares de embargo pertinentes, teniendo en cuenta que en caso de condena responde como el ciclista en los términos del art 109 y ss CP y 1911 CC con



todo su patrimonio y con los criterios orientativos de la Ley 35/2015 sobre valoración de los daños corporales (Baremo del Seguro)

Asimismo, 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 de las debidas homologaciones o certificaciones y de si se informa suficientemente a los usuarios de las suyas y normativa legal. También de las empresas de alquiler que se limitan a la mera cesión de uso del vehículo y condiciones en que lo hacen. 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 la 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. Habiendo *notitia criminis* del atropello, los agentes investigarán sobre sus circunstancias y autoría y realizarán comprobaciones sobre las lesiones para determinar si son de las contempladas en la norma penal. Ayudará a este fin difundir en el ámbito urbano la conveniencia de que las víctimas de los atropellos formulen denuncia al tratarse de delitos perseguibles de oficio en los mismos términos que para los ciclistas.

No debe olvidarse que la mejor estrategia para potenciar el uso del patinete eléctrico como instrumento de mejora de la movilidad sostenible es la prevención y esfuerzo en esta materia, primero con las indicaciones que los agentes ya realizan al ciudadano en otros ámbitos, en la pedagogía de la cercanía, y que aquí es más necesario transmitir. De otra parte, con mensajes, campañas y cursos sobre su debido manejo, condiciones de todo orden con las que se debe circular y normas que se deben respetar en la convivencia tolerante y enriquecedora con todos.

5. Otras cuestiones. VMP que circulan a alta velocidad sin homologación y falsificaciones.

En los casos de patines o patinetes sin motor regulados en el art 121.4 RGCirc. los usuarios han de ajustarse estrictamente a las vías acotadas por la autoridad municipal y respecto del peatón tienen asimismo deberes normativos de cuidado con fundamento en los arts. 10 y 13 LSV reseñados.

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 le 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 .

Si hay indicios de que las marcas y especificaciones de determinados VMP impresos o grabados en el vehículo o su documentación no se ajustan a la realidad y hubiere indicios de delito de los arts. 392 y concordantes del CP levantarán atestado y lo remitirán al Fiscal Delegado de Seguridad Vial. De modo similar cuando en la contratación electrónica se observen irregularidades indiciarias de delito.

6. Las principales estrategias de educación y prevención al lado de la respuesta sancionatoria.

Por último, es preciso reconocer la aportación que realizan los miembros de la Policía Local en la educación, prevención de accidentes y exigencia de responsabilidades legales. No se debe olvidar que desde que inician la investigación penal sobre un comportamiento de peligro o un accidente, son desde el punto de vista funcional Policía Judicial de Tráfico y dependen, conforme a los arts. 287 LECr y art 547 LOPJ de los Juzgados, Tribunales y del Ministerio Fiscal. Salvo caso de intervención judicial, que siempre es preferente, la dependencia funcional, a efectos de coordinación, lo es con el Fiscal Delegado de Seguridad Vial que actúa bajo las instrucciones del Fiscal Jefe.

Este documento de estudio jurídico y pautas de coordinación y seguridad jurídica, reforzará la relación institucional, ya fructífera, de estos años para la seguridad vial entre Policías Locales y la Red de Fiscales Delegados que tienen un alto grado de especialización jurídica y científica en la materia. Los resultados hasta ahora, entre otros, han sido el elevado número de sentencias de conformidad con inmediato cumplimiento de la pena en los trascendentales delitos de peligro de los arts. 379-385.

Los Jefes de la Policía Local a que me dirijo deban pedir cita en la sede de la Fiscalía con el Fiscal Delegado para la celebración, bajo la dirección del Fiscal Jefe, de la correspondiente reunión para solventar las cuestiones que se planteen desde las singularidades de cada territorio. Todo ello con el fin de reducir la siniestrad urbana y colaborar en la movilidad sostenible y desarrollo en todos los ámbitos de las ciudades y pueblos de nuestro país.

La aplicación de los preceptos sancionadores administrativos y penales es imprescindible para asegurar la convivencia, cada vez más rica y compleja en las vías y



espacios públicos, que son de todos, de la ciudad. Pero de tanta o mayor relevancia son las estrategias de prevención de accidentes y conflictos y la educación en el respeto a las normas y valores de la movilidad sostenible para una armónica convivencia con las finalidades de la UE antes expuestas. Por ello llevarán a la reunión propuestas en este sentido de coordinación con las autoridades y expertos de movilidad sostenible, seguridad vial, industria, consumo y otras que puedan colaborar a estos fines preventivos y educativos, así como, en su caso, con las Asociaciones de ciclistas y patinadores y Asociaciones de vecinos afectadas o implicadas en estas temáticas. Todo ello en función de los recursos institucionales y sociales y situación con que se cuente en el ámbito urbano.

7. Algunos datos estadísticos sobre accidentes y denuncias en los que se han visto implicados VMP.

Solicitados informes a las Policías Locales de capitales de provincia y otras ciudades con importante número de habitantes sobre situaciones de riesgo para la circulación que puedan estar produciéndose por el uso de VMP y accidentes en los que se han visto implicados este tipo de vehículos por mi oficio de 5 de noviembre, han sido aportados datos parciales que, aun así, resultan altamente significativos del impacto de la presencia de estos nuevos artefactos en el tráfico urbano:

En los 11 primeros meses de 2018, en un total de 44 ciudades, se han contabilizado las siguientes cifras: 273 accidentes, de los que en principio en 203 habría algún tipo de responsabilidad del patinador. En cuanto al número de denuncias por infracciones administrativas los datos no están siempre cuantificados, pero podemos destacar las 2330 impuestas en Barcelona capital.

Debe reseñarse que es una valoración provisional por cuanto ciudades como Sevilla manifiesta carecer de datos segregados, aún no se han recibido los de otras ciudades, entre ellas, Málaga y Madrid solo los tiene contabilizados desde el 23 de octubre de 2018, fecha de entrada en vigor de su Ordenanza de Movilidad. Hay la sospecha, además, de una cifra “negra” de accidentes derivada de la ausencia de denuncia unida a la fuga del autor, incumpliendo los deberes del art 51 LSV.

De entre las infracciones más comunes cometidos por los VMP, además de las citadas se incluyen circular sin respetar la distancia mínima de seguridad con peatones o con la línea de fachada o circular dos personas en un patinete (con cierta frecuencia un adulto y un menor de edad). Es de destacar el acertado análisis causal de la Guardia Urbana de Barcelona. Un ejemplo claro de las situaciones de riesgo que se crean es el hecho ocurrido hace unos días en la Avenida Diagonal de esta ciudad dónde un patinete eléctrico tipo A fue grabado circulando con dos personas a unos 70 Km/h. La velocidad máxima de este tipo de patinetes es de 25 Km/h y no está construido para llevar pasajero. Una vez identificados conductor y pasajero, éste resultó ser menor de edad.

Por todo ello les solicito que sean completados los datos interesados, realizando un esfuerzo de búsqueda, incluyendo las situaciones de riesgo y los accidentes desde que comenzó el uso de patinetes en la ciudad con indicación de causas pudiendo añadir o completar las valoraciones que estimen oportunas a las ya efectuadas. Todo ello para



poder realizar un primer balance definitivo y con el mayor fundamento posible sobre de siniestralidad que les enviaré. Con estricta sujeción al art. 7 de la LO de Protección de Datos de Carácter Personal de 13 de diciembre de 1999 y previo contacto con el Fiscal Delegado examinarán la posibilidad de solicitar de los centros hospitalarios el número de personas que han sido atendidas por accidentes con patinetes y las lesiones que presentaban.

En los informes remitidos hay algún dato de siniestralidad de bicicletas. Aprovecho este oficio para recabarles asimismo datos completos, como para VMP, de comportamientos de riesgo, accidentes y sus causas con el fin de examinar si en el ejercicio de mis funciones debo proponer, para unos y otros vehículos, reformas legales en la Memoria del FGE sobre la legislación de seguridad vial, homologación de patinetes eléctricos y del seguro.

Madrid, 13 de diciembre de 2018
EL FISCAL DE SALA COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL

Fdo.: Bartolomé Vargas Cabrera

SRES/SRAS JEFES/JEFAS DE POLICÍA LOCAL