



Eduardo Olmedo de la Calle
Fiscal Decano de Seguridad Vial de Valencia
Doctor en Derecho
Máster en Seguridad Vial y Tráfico

**PROPUESTAS NORMATIVAS PARA LA
REDUCCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD DE
LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD
PERSONAL**

PROPUESTAS NORMATIVAS PARA LA REDUCCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

Sumario: 1. INTRODUCCIÓN. 2. MARCO NORMATIVO DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL. EL ESTADO DEL ARTE. 3. EL ESTABLECIMIENTO DE UN SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PARA VMP. 3.1. Regulación actual. 3.2. Argumentos y opiniones cualificadas. 3.3. La actuación de la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial. 3.4. Propuesta de reforma. 4. REGISTRO Y MATRICULACIÓN DE VMP. 4.1. Regulación actual. 4.2. Argumentos y opiniones cualificadas. 4.3. Propuesta de reforma. 5. LICENCIA, PERMISO O CURSO DE FORMACIÓN PARA EL MANEJO DE VMP. 5.1. Regulación actual. 5.2. Argumentos y opiniones cualificadas. 5.3. Propuesta de reforma. 6. LA MAYOR (O MEJOR) TIPIFICACIÓN DE LAS ACTUALES SANCIONES A LOS VMP. 6.1. Regulación actual. 6.2. Argumentos y opiniones cualificadas. 6.3. Propuesta de reforma. 7. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS. 8 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Resumen: Los vehículos de movilidad personal, y particularmente los denominados patinetes eléctricos, son parte de la nueva movilidad que pretende la reorganización urbana con un mayor protagonismo de las personas sobre los vehículos. A su vez, el cumplimiento de la normativa europea sobre zonas de bajas emisiones en las grandes ciudades ha favorecido su introducción. No obstante, si observamos su tasa de siniestralidad vial, en todos sus parámetros de estudio, nos encontramos con que es la única que sigue una curva ascendente, en comparación con el resto de vehículos. Esto puede achacarse al mero aumento de su número, o a otras razones; algunas de ellas, derivadas de su regulación actual.

El presente artículo pretende abordar diferentes soluciones, exclusivamente desde el punto de vista normativo, para reducir la siniestralidad urbana de los patinetes eléctricos, estudiando posibles lagunas en su regulación, en comparación con otro tipo de vehículos, y analizando su posible plasmación legal.

Abstract: Personal mobility vehicles, and particularly the so-called electric scooters, are part of the new mobility that seeks urban reorganization with a greater role of people over vehicles. In turn, compliance with European regulations of low-emission zones in large cities has favored its introduction.

However, if we look at its road accidents rate, in all its study parameters, we find that this is the only one that follows an upward curve, compared to the rest of the vehicles. This may be attributed to the mere increase in their number, or to other reasons; some of them, derived from its current legal regulation.

This work aims to address different solutions, exclusively from a regulatory point of view, to reduce the urban accident rate of electric scooters, studying possible legal gaps in its regulation, compared to other types of vehicles, and analyzing their possible legal implementation.

Palabras clave: Vehículos de Movilidad Personal, Patinete eléctrico, Seguridad Vial, Movilidad Sostenible, Siniestralidad.

Keywords: Personal Mobility Vehicles, Electric Scooter, Road Safety, Sustainable Mobility, Accident Rate.

ABREVIATURAS

Art.: Artículo

CP: Código Penal

DGT. Dirección General de Tráfico

FGE: Fiscalía General del Estado

JCT: Jefatura Central de Tráfico

LCS: Ley de contrato de Seguro

LTSV: Ley de Seguridad Vial

OMS: Organización Mundial de la Salud

RCS: Reglamento de Contrato de Seguro

RGCir. Reglamento General de Circulación

RGCond: Reglamento General de Conductores

RGVeh. Reglamento General de Vehículos

STC: Sentencia del Tribunal Constitucional

STS: Sentencia del Tribunal Supremo

SV: Seguridad Vial

TC: Tribunal Constitucional

TS: Tribunal Supremo

UE: Unión Europea

VMP: vehículo de movilidad personal

WHO: World Health Organization

1. INTRODUCCIÓN

Los siniestros de tráfico siguen siendo una de las primeras causas de mortalidad y lesividad en la población española y se han convertido en una pandemia a nivel mundial. La Organización Mundial de la Salud; en adelante, OMS, en su último informe “Global Status Report on Road Safety 2023” (WHO, 2023), afirma de manera contundente que las cifras derivadas de los siniestros de tráfico se han reducido de manera insuficiente en todo el mundo, ya que siguen muriendo una media 1,19 millones de personas anualmente y más de 50 millones de personas sufren lesiones. Estos siniestros siguen siendo una de las primeras causas de mortalidad “no natural” en edades comprendidas entre los 5 y 29 años, sobre todo en colectivos y vehículos más vulnerables como las bicicletas y las motocicletas.

En Europa, las cifras son más esperanzadoras que a nivel mundial, pero en el año 2022 todavía murieron 20.600 personas en las carreteras, cifra algo superior a años anteriores. En el caso de España ese mismo año se cerró con 1.746 personas fallecidas (Dirección General de Tráfico, 2023), cifra también superior a años anteriores y ambos casos incidiendo tanto en colectivos como en vehículos vulnerables, donde comienzan a preocupar los datos de los vehículos de movilidad personal; en adelante, VMP, con 297 siniestros contabilizados, 321 lesionados y 12 fallecidos (Fundación Mapfre, 2023)¹.

En el último lustro, las grandes ciudades españolas han visto un crecimiento continuado del número de usuarios de VMP que, según apuntan los datos, comienza a ser un problema preocupante en la siniestralidad, que difícilmente se explica solo por el número de vehículos en la vía pública, sino también por otros factores de riesgo que coadyuvan a esta excesivamente alta incidencia de conflictividad viaria. Por ello, la Fiscalía General del Estado; en adelante, FGE, ha venido alertando, ya desde 2019, de la disfunción que ha provocado la irrupción de estos vehículos en las ciudades (Vargas Cabrera, 2019).

A pesar de ello, las administraciones no parten de datos fácticos, globales y estatales, constatables estadísticamente de décadas anteriores, donde el fenómeno de los VMP era de carácter residual. Así, por ejemplo, en los resultados de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 (DGT, 2011) no se recogen, dentro de los tipos de vehículos objeto del estudio, los VMP. Consecuentemente, en la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 (DGT, 2021) no se analiza separadamente la siniestralidad de estos hasta ese momento. Sin embargo, desde 2020 sí se realiza este análisis que, sin duda, servirá de base para el presente trabajo. En todo caso, significar que el punto de partida del presente trabajo comienza, precisamente, en el año 2019; al final de aplicación de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, teniendo en cuenta, además, que el fenómeno del COVID 19 supuso un elemento perturbador decisivo para el análisis estadístico del año 2020 (ONSV, 2021, págs. 50 y ss). Por ello, aunque tanto los análisis que presenta tanto la Estrategia del decenio anterior, que no preveía la irrupción de los VMP, como la actual, que no ha podido analizar datos estadísticos anteriores, difícilmente pueden servirnos de punto de partida para estudiar numéricamente la incidencia de este nuevo medio de transporte de personas, los datos actuales, tras al menos cinco años de recopilación, sí pueden ser un

¹ En este particular estudio, además, tan solo se contabilizan los siniestros aparecidos en la prensa.

dato a observar, junto a otros, para extraer conclusiones válidas para los objetivos del presente trabajo.

Hasta 2019, los datos oficiales publicados eran escasos, de modo que hasta la DGT omitía recoger los datos de siniestralidad específicos de los VMP. Por ello, entidades como Fundación Mapfre (Fundación Mapfre, 2023) o Fundación Línea Directa (Fundación Línea Directa, 2022) realizaron estudios para analizar la creciente siniestralidad, fundamentalmente urbana, de este tipo de vehículos, que han ido actualizando hasta el año 2023.

De estos estudios, así como de los datos que desde 2020 proporciona la DGT, o las corporaciones municipales de las grandes ciudades, corroboramos lo apuntado inicialmente de que los VMP han llegado para quedarse, que su número se incrementa anualmente, y que el crecimiento de su siniestralidad, que sigue la línea contraria al resto de siniestralidad viaria, no se debe exclusivamente al número creciente de usuarios, sino que otras variables coadyuvan a su aumento, como estudian diferentes autores: Gan-El et al (2022) Schneeweiss et al (2021), Stigson et al (2021) y Tian et al (2022) y donde el consumo de drogas o sustancias estupefacientes también es relevante (Andersson et al, 2023).

De otro lado, entidades como el Institut Metròpoli, que analiza la siniestralidad viaria del área metropolitana de Barcelona, concluyen que la accidentalidad de los VMP es tres veces más elevada que la de los desplazamientos por bicicleta (Institut Metròpoli, 2021). Igualmente, otras entidades, como MMT Seguros y diferentes evidencias de autores afirman en sus análisis que los accidentes de patinetes eléctricos originan mayores consecuencias traumáticas que las bicicletas, porque alcanzan mayor velocidad, la distancia al suelo es más corta y así, el tiempo de reacción es bajo (Kleinerts et al (2023), MMT Seguros (2023) y Uluk et al (2022).

Para tratar de paliar esa lacra que altera el normal desarrollo de la movilidad urbana, pueden desarrollarse una serie de estrategias conducentes a analizar sus últimas causas y a buscar soluciones útiles que ayuden, desde diferentes perspectivas, a la reducción de esta siniestralidad (Ignaccolo et al (2022), y Turon et al (2020).

De todas las perspectivas posibles: técnica, social, educacional, informática, etc., se limitará el análisis en el presente artículo al ámbito jurídico-normativo; es decir, al análisis de la legislación viaria sobre los VMP.

La razón de este acotamiento es la formación jurídica del autor del presente trabajo y la necesidad de realizar un análisis concienzudo del problema en este ámbito; análisis que, si convirtiera en multidisciplinar, necesariamente excedería del ámbito de un artículo de investigación.

La adopción de esta perspectiva, además, obliga a acotar también el ámbito de este análisis a la normativa estatal. Ciertamente existen determinadas competencias sobre el tráfico que atañen directamente al ámbito municipal, a través de las ordenanzas municipales, pero se entiende que el análisis de esta regulación solo podría arrojar unas soluciones puntuales y específicas para municipios concretos, mientras que lo que pretende el autor es estudiar la viabilidad de unas reformas que pudieran valer para una eventual solución, aunque fuera parcial, desde el punto de vista legislativo, para toda

España. Ello, sin perjuicio de lo apuntado posteriormente referente a la capacidad normativa de los municipios.

Se pretende, pues, que el presente artículo plantee auténticas soluciones, siquiera sea desde un punto de vista teórico. La metodología utilizada se basa en un estudio lógico y comparativo de los conceptos a analizar, que exploran cualitativa y cuantitativamente los datos de partida consistentes en entrevistas, estadísticas, estudios de organismos públicos y privados, bases de datos y otros medios, cuyo resultado será confrontado con las propuestas de reforma que propone el autor.

2. MARCO NORMATIVO DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL. EL ESTADO DEL ARTE

Los VMP son vehículos diferentes, en su conceptualización normativa española y europea, a los vehículos de motor y de los ciclomotores. Así lo recoge la FGE en el Dictamen 2/21, del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial (Fiscalía General del Estado, 2021, pág. 5).

El Reglamento UE 168/2013 del Parlamento Europeo (Parlamento Europeo, 2013), regula la homologación de los vehículos de dos y tres ruedas, y los cuadriciclos. No obstante, y a pesar de que su art. 2 incluye en su ámbito de aplicación a todos los vehículos de dos ruedas, no cataloga posteriormente a los VMP en ninguna de sus categorías. Por ello, puede afirmarse que los VMP están fuera del ámbito de aplicación de dicho reglamento. Caso contrario, hubiera sido fuente directa de aplicación al Estado Español, sin necesidad de trasposición (Añón, 2016).

Ya en el año 2016, la DGT definió a los VMP Instrucción 16/V-124 como vehículos (DGT, 2016), dado lo establecido en el punto 6º del Anexo 1 de la Ley de Seguridad Vial (Cortes Generales, 2015), (en adelante, LTSV), y considerar que no se trata ni de un peatón, ni de un vehículo a motor.

Si bien esa instrucción fue derogada por la posteriormente publicada 19/S-149 (DGT, 2019), de ella persisten la definición de “vehículo” para los VMP, en su apartado 1º, 1- b, y el hecho de que quien los utilizase no podría ser considerado como un peatón y, por ende, sería tratado como conductor, según su apartado 1º, 2- a. Asimismo, en dicha instrucción del año 2016 se indicaba que los VMP no podrían ser catalogados como “vehículos a motor”, en su apartado 1º, 2- b.

Posteriormente, la FGE, a través de la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial, dictó una instrucción, en fecha 13 de diciembre de 2018 (FGE, 2018), a las policías locales de toda España. En ella, entre otras cuestiones, se abordaba la responsabilidad penal de los conductores de VMP en los delitos de homicidio y lesiones imprudentes. Se constataba la falta de regulación legal, urgiendo la elaboración de una norma UNE similar a la prevista para las bicicletas. Se aborda su catalogación como vehículo, como afirmaba, como hemos visto, la DGT.

Hasta esa fecha la única referencia en cuanto a las condiciones que debían cumplir nos la encontrábamos en el apartado 1º, 1-a (DGT, 2016).

Posteriormente, la DGT fue dictando ulteriores instrucciones al respecto, como la 19V-134, de 24 de mayo de 2019 (DGT, 2019), ya vista, derogada a su vez por la 2019/S-149 TV-108, de 3 de diciembre de 2019 (DGT, 2019), con pautas de actuación sobre este tipo de vehículos. En esta última, señalar la especificación de considerar, a todos los efectos, como conductor a la persona que conduce y pilota un VMP. Igualmente, se constata que los VMP se encuentran fuera del ámbito de aplicación del Reglamento UE 168/2013.

Sin embargo, se ha criticado doctrinalmente el abuso de las Instrucciones de Servicio que contienen verdadera normativa jurídica, sin adecuarse a los requisitos de la competencia reglamentaria de la Administración. Incluso aunque el art. 21 de la Ley 30/1992 obligue a su publicación (Moreno, 1998).

La regulación de los VMP en España, en el ámbito normativo administrativo, comenzó realmente en el año 2020, cuando se constató la decisiva incidencia que este tipo de vehículos podía tener en el ámbito de la movilidad urbana, así como la alta siniestralidad urbana en nuestro país.

El RD 970/20 (Cortes Generales, 2020) modifica tanto el Reglamento General de Circulación, en adelante, RGCir (Cortes Generales, 2003) como el Reglamento General de Vehículos, en adelante, RG Veh (Cortes Generales, 1998) Entre otras cosas, para categorizar los VMP y definir sus características técnicas.

Dicho Real Decreto incide en el ámbito de la movilidad urbana, constatando la alta tasa de siniestralidad urbana en nuestro país, y trata de actuar en un doble sentido: de un lado, actualizando la reducción de las velocidades de los vehículos en vía urbana, y de otro, regulando los VMP en su relación con el resto de vehículos y usuarios de la vía.

Por lo que respecta a los VMP, como hemos avanzado, modifica dos cuerpos legales, como vamos a analizar a continuación.

En primer lugar, modifica el RGCir, en su art. 38.4, introduciendo un marco geográfico de circulación de estos vehículos: “Se prohíbe circular por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado con vehículos de movilidad personal. Asimismo, queda prohibida la circulación de estos vehículos en túneles urbanos” (Cortes Generales, 2003).

No obstante, señalar al respecto que la DGT, en su Instrucción 22/MOV 21 (DGT, 2022), aclara que esta prohibición solo tiene sentido en su aplicación a las vías con tráfico motorizado, permitiéndose su circulación por vías ciclistas.

Cambio que a su vez se recoge en el apartado 9º del artículo único de la Ley 18/2021, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos (Cortes Generales, 2021), y que modifica el número 1 del artículo 20 LTSV.

Por tanto, dichos vehículos tan solo pueden circular, básicamente, por vía urbana, excluidos túneles, travesías, autopistas y autovías.

En segundo lugar, modifica el RG Veh, introduciendo en el art. 3 k) el manual de características técnicas de los VMP, como documento elaborado por el organismo

autónomo Jefatura Central de Tráfico que contienen, entre otros aspectos de su regulación, sus requisitos técnicos. Dicha previsión ha sido desarrollada por la Resolución DGT de 12 de enero de 2022 (DGT, 2022), que luego se analizará.

Igualmente, se introduce el art. 22 bis RG Veh, que establece las autorizaciones, características y certificados que precisan los mismos: No autorización administrativa, sí certificado de circulación y fijación de un manual de características de los vehículos de movilidad personal que se aprobará por Resolución del Director General de Tráfico (Cortes Generales, 1998).

La mencionada exclusión del art. 1.1 RG Veh (Cortes Generales, 1998) establece que los VMP no precisan de una previa autorización administrativa para circular. Tan solo deberán poseer el mencionado certificado de circulación que garantice la sujeción al certificado de características técnicas.

En el Anexo II A RG Veh introduce una definición de VMP, que es la actualmente vigente:

Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado (Cortes Generales, 1998).

Se excluyen de esta definición determinados vehículos así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013 (Parlamento Europeo, 2013).

Igualmente, se excluye de la definición de vehículo de motor, expresamente, en el mismo Anexo II A, a los VMP. Se introduce también una Disposición Adicional, de actualización del registro de vehículos, que posibilita la inclusión potestativa de los VMP inscritos en registro municipal en el registro del organismo autónomo de la Jefatura Central de Tráfico.

En su Disposición Transitoria Única se establece un régimen transitorio de la obligación de tenencia del certificado de circulación de los VMP, que se establece en 24 meses.

Anteriormente hemos mencionado que el precitado RD 970/20 delegaba en la Jefatura Central de Tráfico la elaboración del manual de características técnicas de los VMP; regulación que se realizó en la precitada Resolución de 12 de enero de 2022 (DGT, 2022).

La misma se ajusta escrupulosamente a dicho decreto, como no podía ser de otra forma, recogiendo la definición de los VMP establecida en el Anexo II A RG Veh. Diferencia entre vehículos destinados al transporte personal, y de transporte de mercancías y otros servicios.

Por las características del presente artículo, y su alcance, como se ha avanzado en la introducción, limitaré el análisis detallado, tan solo, a los destinados al transporte de personas.

Básicamente, dicho manual permite la circulación provisional sin certificado de circulación hasta el día 12 de enero de 2027 a los aparatos comercializados antes del día 13 de enero de 2024². A los que se introducen en el mercado a partir de esta última fecha, y a todos, a partir de la primera, se les exige estar en posesión de un certificado de circulación, y todos ellos deben cumplir una serie de características básicas, que se puede resumir, someramente, en las siguientes:

- Velocidad entre 6 y 25 km/h
- Máxima altura del sillín 540 mm, siempre que tengan sistema de autoequilibrado.
- Dos frenos independientes.
- Sistema de estabilización en aparcamiento.
- Ruedas neumáticas con diámetro mínimo establecido.
- Catadióptricos frontales, laterales y traseros.
- Iluminación frontal y trasera.
- Avisador acústico.
- Marcaje de fábrica.
- Porta identificador trasero (para identificación o etiqueta de registro).

En definitiva, actualmente existe una regulación detallada; al menos desde 2020, que prevé ser completada a partir de 2027, donde se determina la especificidad de los VMP como vehículos diferentes de bicicletas, ciclos de motor, ciclomotores, motocicletas y vehículos de motor. No obstante, se aleja su regulación de la de otros tipos de vehículos en una serie de aspectos que podría repercutir, tanto en la movilidad urbana, como en la seguridad vial y la tasa de siniestralidad; fundamentalmente urbana, de los mismos.

Estas diferencias en su normativa legal, respecto a alguno o alguno de los anteriores citados vehículos serían la no obligatoriedad de portar casco, de tenencia de seguro obligatorio, de censo y matriculación y de posesión de licencia o carnet para pilotarlos. Cuestiones que analizamos seguidamente.

3. EL ESTABLECIMIENTO DE UN SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PARA VMP

3.1. REGULACIÓN ACTUAL

En la actualidad no existe en España obligación, legal o reglamentaria, de asegurar un VMP. En todo caso, la DGT, que en la actualidad está estudiando su implantación, recomienda su contratación (DGT, 2023). La Instrucción DGT 16-V/124 establece la posibilidad, en todo caso, de un seguro voluntario.

² La Sección 33 de la Resolución de 12 de enero de 2022 prevé este régimen transitorio.

En otros países de Europa tampoco es la regla general la obligatoriedad estudiada. Tan solo tres países: Francia, Alemania, Malta, Noruega y Holanda, lo prevén de esta manera (Centro Europeo del Consumidor, 2023).

La Directiva UE 2021/2118, del Parlamento Europeo y del Consejo (Parlamento Europeo, 2021), igualmente relativa al seguro de responsabilidad civil de automóviles, ya se refiere a los nuevos vehículos de movilidad urbana, sin mencionar específicamente a los VMP. En este caso, justificando que deben quedar fuera del ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103, razonando (4) que “Los vehículos eléctricos ligeros que no entren en la definición de «vehículo» deben quedar excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103/CE” (Parlamento Europeo, 2021). A continuación, en el mismo sentido, se dice (6) que “Algunos vehículos automóviles son más pequeños y, por lo tanto, menos susceptibles que otros de causar daños corporales o materiales significativos. Su inclusión en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103/CE sería desproporcionada y no tendría perdurabilidad en el tiempo (...) y desalentaría la innovación” (Parlamento Europeo, 2021).

Sin embargo, ello no quiere decir que excluya la posibilidad; o incluso, la necesidad de prever un seguro de responsabilidad civil para este tipo de vehículos. Por ello, cada estado miembro puede regular un seguro obligatorio de responsabilidad civil para los VMP.

Por ello, se puede concluir que tampoco existe legislación supranacional alguna que exija el establecimiento de seguro obligatorio para VMP.

No obstante, algunas ciudades han regulado en sus ordenanzas municipales tal obligatoriedad, como es el caso de Palencia (Ayto. Palencia, 2020) o Córdoba (BOP Córdoba, 2023). Otras ordenanzas municipales, como las de Madrid (Ayto. de Madrid, 2023), Barcelona (Ayto. de Barcelona, 2021) o Valencia (Generalitat Valenciana, 2020), lo recomiendan, aunque no lo exigen. A este respecto, el art. 7 LTSV (Cortes Generales, 2015) encomienda a los municipios la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en las vías urbanas de su titularidad. La STS de 23 de enero de 2002, confirmó la potestad reglamentaria de los ayuntamientos, en virtud del artículo citado, para desarrollar el RGCir, respetando los principios de razonabilidad, proporcionalidad y congruencia.

3.2. ARGUMENTOS Y OPINIONES CUALIFICADAS

Existen actualmente en nuestra sociedad opiniones favorables y contrarias al establecimiento de un seguro obligatorio de responsabilidad civil para VMP. Se puede resumir, básicamente, los argumentos de una y otra corriente de opinión en los siguientes:

Argumentos a favor de su implantación:

- Protege a la víctima de los atropellos frente a la insolvencia de sus conductores; a menudo menores de edad.
- Protege también a sus conductores de desembolsos importantes en caso de siniestro.
- Su número ha aumentado mucho en los últimos años y provoca ahora muchos siniestros.

- No supone un gran desembolso.
- Supondría una mayor concienciación a su usuario de que maneja un vehículo.

Argumentos en contra de su obligatoriedad:

- No existe legislación comunitaria que lo avale u obligue a ello.
- Supone un desembolso extra para sus usuarios, a menudo jóvenes o personas que no pueden pagar otro vehículo.
- Desincentivaría el uso de los VMP.
- Los VMP no ocasionan, generalmente, consecuencias muy dañinas en sus siniestros.

Ambos argumentarios tienen su peso, y aunque podría discutirse ampliamente acerca de los mismos, trataremos a continuación de recoger opiniones que se entiende privilegiadas, por corresponder a personas que pertenecen a colectivos estratégicos relacionados con la seguridad vial en general, o en particular con los VMP.

La totalidad de los entrevistados es favorable, con algún matiz, a la implantación obligatoria de un seguro para los VMP.

El Fiscal de Sala de Seguridad Vial, se muestra también a favor en garantía del cobro de la responsabilidad civil que pudiera derivarse de estos siniestros.

El Director General de Tráfico, considera que sí sería recomendable un seguro que cubra cualquier daño derivado de la circulación y del estacionamiento del vehículo, sobre todo para evitar situaciones de indefensión de las posibles víctimas de un accidente. El coste de estos seguros no es muy elevado, y, sin embargo, su incidencia en una menor tasa de accidentalidad, o en la reducción de sus efectos adversos, podría ser muy importante.

El Concejal de Tráfico del Ayuntamiento de Valencia, considera igualmente necesario el aseguramiento, dado el aumento de la siniestralidad de este colectivo de vehículos.

El Profesor en el Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial de la Universitat de València, estima que debe ser obligatorio para cualquier vehículo que tenga capacidad de causar daños materiales a terceros, sobre todo los que afectan a las personas.

La Presidenta de la asociación Stop Accidentes, en el mismo sentido que el anterior, estima que, en siniestros importantes, como el caso de fallecidos, la indemnización no podría ser resarcida de forma correcta, y dependería en exceso de las circunstancias del conductor del vehículo.

Tan solo el Presidente de la Asociación de Usuarios de VMP de la Comunidad Valenciana, sin negar la bondad de un seguro que abarcara a todos los vehículos, liga esta obligatoriedad a la universalidad e identificación de todos los vehículos. Estima, pues, que no sería útil cuando vehículos como la bicicleta no lo llevaran igualmente, o cuando

no se pueda identificar a un vehículo y, por tanto, muchos usuarios incumplieran esta obligación legal.

Por tanto, existe una amplia mayoría en los entrevistados en que es necesario, en cualquier caso, el establecimiento de un seguro obligatorio para los usuarios de un VMP.

3.3. LA ACTUACIÓN DE LA FISCALÍA DE SALA DE SEGURIDAD VIAL

Ya en el año 2022, en la Memoria de la FGE (FGE, 2022), se trató específicamente la posibilidad del establecimiento de un seguro de responsabilidad civil para los VMP.

Se abordó la convivencia de estos vehículos con el resto de vehículos de mayor masa y volumen, de un lado, y con otros usuarios vulnerables, por otro. De este modo, la problemática pasaba a ser doble. Los conductores de VMP como víctimas de los siniestros acontecidos con aquellos otros vehículos, y como sujetos activos de delitos de homicidios o lesiones imprudentes, por atropellos a peatones.

El citado documento, toma partido por la protección de la víctima frente al desamparo que podría provocar un siniestro provocado por el conductor de un VMP.

Por ello, la Fiscalía de Sala ha venido realizando, desde entonces, reuniones con colectivos afectados en orden al estudio de implantación de un seguro obligatorio para estos vehículos.

Se señala, igualmente, la coincidencia con la agenda de estudio legislativo del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, que en la elaboración del proyecto por el que se modifica la normativa legal y reglamentaria relativa a la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, en la consulta pública previa, al citar los posibles objetivos y soluciones de la regulación futura con arreglo a lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre (Cortes Generales, 2015), se afirma que la aparición de estos nuevos vehículos en el ámbito de la movilidad urbana “aconseja el establecimiento de sistemas de seguro obligatorio que salvaguarden el debido resarcimiento de los perjudicados en los siniestros causados por estos vehículos” (FGE, 2022), planteándose de forma expresa la cuestión de si se establece la obligación del aseguramiento, y si, de establecerse, debería realizarse su regulación en el marco del actual seguro obligatorio de automóviles o mediante un seguro específico. Es decir; se plantea la doble perspectiva de asegurar al VMP o asegurar a su conductor.

En el mismo sentido se pronuncia el Dictamen 2/21 de la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial, señalando que en los casos de carencia de seguro en los VMP se carga “injustamente sobre el patrimonio de la víctima el coste de aquéllas (las lesiones o fallecimiento) con vulneración de su derecho a la debida reparación” (Fiscalía General del Estado, 2021). Por ello, exhorta a los Fiscales a extremar la averiguación de eventuales seguros de responsabilidad civil en pro de la reparación del daño causado a las víctimas de los siniestros en los que interviene un VMP.

3.4. PROPUESTA DE REFORMA

Existe un consenso, prácticamente general, en que la protección de las víctimas de un siniestro donde ha intervenido un VMP exige que la circulación de estos se encuentre amparada por un seguro de responsabilidad civil que afronte las consecuencias económicas de la responsabilidad civil derivada de aquél.

Bastaría reformar art. 1 Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (Cortes Generales, 2008), incluyendo en el mismo a los VMP. En todo caso, en marzo de 2023, el ministerio de asuntos económicos y transformación digital y el ministerio de justicia aprobaron un anteproyecto de ley por la que se modifica el texto refundido de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, donde, entre sus objetivos, se encarga a una comisión de expertos “la realización de un estudio que valore la conveniencia y características de un seguro obligatorio para cubrir daños a terceros causados por los nuevos vehículos de movilidad personal” (Ministerio de Justicia, 2023).

4. REGISTRO Y MATRICULACIÓN DE VMP

4.1. REGULACIÓN ACTUAL

Como en el caso anterior, no existe en la actualidad obligación, a nivel de normativa, legal o reglamentaria estatal, de registrar ni matricular un VMP. Tan solo algunos vehículos similares a un VMP, como puede ser el caso de vehículos asimilados a ciclomotores por sus modificaciones o características técnicas que los asimilan a un vehículo de la categoría L1e-B, o ciclomotor de dos ruedas, y que sí precisarán de matriculación, homologación, registro, inspección técnica, seguro obligatorio y permiso de conducción. Ni el RGVEH ni el Manual de Características técnicas exigen la inscripción del VMP en un registro municipal. Tan solo las respectivas ordenanzas municipales podrán establecer, en su caso, tal obligación.

Actualmente, la normativa en vigor, con la Disposición Adicional única del RD 970/2020, de 26 de noviembre, (Cortes Generales, 2020), establece que los Ayuntamientos podrán registrar los VMP, facilitando así un medio de identificación de estos vehículos, y podrán comunicar dicha información a la DGT. Pero en la realidad son muy pocos los Entes locales que tienen en marcha medidas como estas, quedando relegadas a los VMP que realizan actividades económicas, como los de transporte de mercancías y servicios y los asociados a usos turísticos o de uso compartido.

En ausencia de regulación estatal, actualmente solo las Ordenanzas Municipales podrán regular el establecimiento de un censo de VMP, obligatorio o voluntario, en el ejercicio de la potestad que les confiere el art. 128.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre (Cortes Generales, Madrid), en el marco de la legislación estatal o, en su caso, autonómica. Tampoco es obligatoria la matriculación de estos.

Tampoco la etiqueta de registro, que se ha visto que prevé el Manual de Características, y que actualmente se encuentra sin desarrollar, parece que tenga unas condiciones similares a las de una placa de matrícula similar, por ejemplo, a la de los ciclomotores. No obstante, sí supone un avance respecto a la nula identificación previa a la entrada en vigor de este texto legal.

Es en este punto donde puede plantearse si resultaría positivo el establecimiento de un registro, municipal o nacional, obligatorio para VMP para facilitar el control de los mismos. Igualmente, si sería adecuado exigir la matriculación de los VMP para ayudar a ese control, y si ambas medidas, censo o registro y matriculación coadyuvarían a la reducción de la siniestralidad viaria o a paliar sus consecuencias.

4.2. ARGUMENTOS Y OPINIONES CUALIFICADAS

Nuevamente se acude a las entrevistas realizadas para analizar argumentos y opiniones acerca de esta posibilidad regulatoria de los VMP.

Existe unanimidad en los entrevistados en la consideración de que es preciso exigir un cierto control de los VMP mediante una correcta identificación y censado, si bien con matices en cada uno de los expertos consultados.

El Fiscal se muestra también a favor del control, mediante identificación, de los VMP, a los efectos, por ejemplo, de su implicación en un siniestro vial.

El Director General de Tráfico cree que la identificación es clave para fomentar la responsabilidad de estos vehículos frente al resto de usuarios de las vías, así como para facilitar la localización de los VMP en todo momento y reducir su tasa de robo. La DGT está ya trabajando en la creación de un registro de vehículos de movilidad urbana, para que, en una primera fase, los Ayuntamientos puedan volcar la información de la que dispongan, y después, la DGT habilite directamente un procedimiento muy sencillo y disponible por vía electrónica, para registrar e identificar los VMP.

El profesor universitario incide en la necesidad de control de los vehículos para poder identificar, sancionar y reeducar. Se pregunta cómo identificar a estos vehículos, por no resultar fácil colocarles una matrícula de forma que resulte visible.

El concejal incide igualmente en la necesidad de controlar y conocer el parque real de estos vehículos en nuestras ciudades, para planificar y ordenar su infraestructura. Estima también que la matrícula permitiría este mayor control de estos.

La representante del colectivo de víctimas, en el mismo sentido que los anteriores, razona la necesidad de control e identificación de VMP en los supuestos de fugas de estos en siniestros, inclinándose por establecer la obligatoriedad del registro y matrícula de los VMP.

También el representante de los usuarios de VMP, señala la absoluta necesidad de identificación, mediante matrícula, de los vehículos con usuarios que realizan conductas no apropiadas.

Por tanto, existe unanimidad en los entrevistados en que es necesaria la identificación y registro, de algún modo, de los VMP, fundamentalmente a los efectos de control de tenencia de los requisitos legales y reglamentarios fijados por la normativa, y para asegurar su responsabilidad en caso de siniestros en los que se vean implicados. Igualmente se inclinan por el establecimiento de un sistema de matriculación para lograr los objetivos apuntados.

En este mismo sentido se pronuncian informes de entidades, como el RACC, que en su informe anual sobre movilidad en VMP (Real Automòbil Club de Catalunya, 2023) recoge, entre sus recomendaciones, fomentar el registro de VMP para minimizar el riesgo de robos y facilitar la recuperación de los vehículos sustraídos.

4.3. PROPUESTA DE REFORMA

Las modificaciones legislativas propuestas podrían ir en un doble sentido: registro obligatorio y matriculación de forma semejante a los ciclomotores. Sin embargo, como hemos visto antes, el art. 1 RGVEH (Cortes Generales, 1998) exige la inscripción de todo vehículo matriculado en el registro de la JCT. Por ello, bastaría la matriculación obligatoria de los VMP para convertir tal registro, igualmente, en necesario.

Así, modificando simplemente el art. 25 RGVEH (Cortes Generales, 1998), se introduciría esta doble obligatoriedad en la normativa viaria. También sería coherente, sistemáticamente hablando, la modificación del art. 22 bis RGVEH (Cortes Generales, 1998), en el mismo sentido.

También, debería modificarse la regulación del Manual de Características (DGT, 2022), incluyendo un porta identificador de unas dimensiones semejantes a las de los ciclomotores, que incluya no la identificación o etiqueta de registro, sino una matrícula. O, eventualmente, quizás una etiqueta o identificador de unas dimensiones mayores.

Asimismo, podría modificarse el Anexo XVIII I A) d), incluyendo, además de los ciclomotores o ciclos de motor, a los VMP. Del propio modo, sus dimensiones en el mismo Anexo IV.

Por último, debería modificarse el art. 68.1 LTSV (Cortes Generales, 2015).

5. LICENCIA, PERMISO O CURSO DE FORMACIÓN PARA EL MANEJO DE VMP

5.1. REGULACIÓN ACTUAL

En la actualidad, el conductor de un VMP no precisa de la obtención de ninguna licencia o permiso, ni superar curso de formación alguna.

Se puede analizar si el legislador ha establecido algún requisito como permiso, carnet, o curso obligatorio de formación para actividades de riesgo que, de algún modo, son similares a la conducción de VMP. La sistemática del presente trabajo obliga apenas a su enumeración.

A este respecto, pueden enumerarse los supuestos de la conducción de barcos de reducida eslora, la tenencia de animales potencialmente peligrosos y la posesión de perros. En los tres casos, la normativa española ha pasado de su nula regulación, a su exigencia de seguros de responsabilidad civil y permisos o cursos específicos para su conducción o tenencia. Exponemos, siquiera sea sucintamente, dada la brevedad del presente trabajo, los tres casos enumerados.

En el caso de los barcos, el RD 875/2014, de 10 de octubre (Cortes Generales, 2014), regula las autorizaciones de navegación que permiten el gobierno de embarcaciones de recreo. El título básico es la licencia de navegación, que autoriza para el manejo de embarcaciones de hasta seis metros de eslora, en determinadas condiciones. Tal licencia básica precisa necesariamente de un curso teórico práctico de seis horas.

Para la tenencia de animales potencialmente peligrosos, el RD 287/2022, de 22 de marzo (Cortes Generales, 2022), regula las condiciones para la tenencia de este tipo de animales, precisándose de una licencia que exige mayoría de edad, certificado de capacidades física, certificado de actitudes psicológicas, seguro de responsabilidad civil y carencia de antecedentes penales.

Igualmente, para la tenencia de perros, la ley 7/2023, de 28 de marzo, de protección de los derechos y bienestar de los animales (Cortes Generales, 2023), establece en su art. 30 la necesidad de realización de un curso de formación gratuito. Asimismo, se exige la contratación de un seguro de responsabilidad civil.

Se puede apreciar, pues, que actividades de riesgo que se encontraban sin regular han ido, progresivamente, normativizándose y requiriendo requisitos que, según se apunta, podrían exigirse, igualmente, a los VMP.

5.2. ARGUMENTOS Y OPINIONES CUALIFICADAS

Como en los anteriores epígrafes, se expone a continuación la opinión de los expertos entrevistados acerca de la posibilidad de introducción de un curso o permiso obligatorio para la conducción de VMP.

El Fiscal estima que quizás fuese necesario o, al menos, una fuerte campaña informativa o incluir esas nociones básicas en la educación vial que se imparte en la enseñanza primaria o secundaria. El fuerte incremento de usuarios de VMP justificaría esta exigencia.

El Director General de Tráfico, en cambio, no se muestra a favor de esta implantación, sino de algún tipo de formación voluntaria, estimando que el ámbito de los servicios de VMP compartido, en varias licitaciones se valorará que los proponentes realicen acciones de formación a los usuarios mediante clases gratuitas, que en la mayor parte de los casos se proporcionan mediante un curso en formato digital que se cumplimenta en el momento del registro en la aplicación del proveedor.

El profesor estima que la formación es un elemento vital y básico para la movilidad, y no se puede tener usuarios en la vía pública que no conozcan las normas viales, o que aun utilizando VMP piensen que tienen el rol de peatones, o de libre movilidad. Conocer las normas básicas, algunos conceptos de seguridad vial y los principales factores de riesgo que les pueden afectar como: distracciones, alcohol, fármacos, etc., son vitales para una circulación segura de estos vehículos y para el resto de usuarios.

El concejal de tráfico se muestra favorable a ello, ya que la normativa aplicable es muy compleja, y resulta imprescindible una formación mínima.

La representante de las víctimas, igualmente señala que sí debiera de ser obligatorio, ya que los VMP se mezclan con el resto del tráfico rodado y el desconocimiento de muchas de las normas puede generar, y de hecho los genera, siniestros viales totalmente evitables.

El representante de los usuarios de VMP, sin embargo, discrepa de la opinión general, señalando que en las bicicletas no es necesario, y en los vehículos de alquiler sería imposible el control de los usuarios de estos.

Por tanto, existe una opinión mayoritaria, con alguna discrepancia, tendente a exigir algún tipo de formación mínima obligatoria al conductor de VMP. Se discrepa en la forma concreta de su implantación, ya sea un permiso, un curso de formación, o una introducción de la educación obligatoria.

En este mismo sentido se pronuncian informes de entidades, como el RACC, que en su informe anual sobre movilidad en VMP (Real Automòbil Club de Catalunya, 2023) recoge, entre sus recomendaciones, impulsar la formación de los conductores de VMP. Igualmente, Fundación Línea Directa (Fundación Línea Directa, 2022) recoge la preocupación por la falta de concienciación sobre la normativa o la falta de seguimiento de las recomendaciones de la DGT.

5.3. PROPUESTA DE REFORMA

La exigencia de alguna licencia, permiso o superación de curso formativo para su conducción ayudaría a reducir la siniestralidad de los VMP en nuestro país. Particularmente, combinando esta medida junto con alguna otra de las estudiadas.

Una posibilidad sería la introducción de un permiso o licencia específica para la conducción de VMP. Debería, entonces, modificarse el art. 1 RGCond (Cortes Generales, 1997) incluyendo en el mismo a los VMP.

6. LA MAYOR (O MEJOR) TIPIFICACIÓN DE LAS ACTUALES SANCIONES A LOS VMP

6.1. REGULACIÓN ACTUAL

Para el análisis pormenorizado de la normativa actual sobre VMP en materia sancionadora, planteada en la introducción del presente trabajo la normativa administrativa viaria que les afecta, es necesario deslindar las posibles infracciones relativas a la conducción de aquellos, en el ámbito administrativo y en el penal. De esta manera, se puede analizar si son precisas reformas, y en qué puntos concretos, tratando de extraer, posteriormente, conclusiones acerca de qué podría mejorarse en esta normativa y en qué medida podría ello ayudar a la reducción de la siniestralidad que se viene produciendo, en curva francamente ascendente, durante la conducción de estos vehículos en nuestras ciudades. Dada la limitación de la extensión del presente artículo, expondré tan solo el análisis de la perspectiva jurídico penal, por entender que ello se ajusta más al perfil de su autor y a la finalidad de las reformas propuestas.

No obstante, no puedo dejar de hacer referencia puntual a una cuestión puntual que atañe al ámbito administrativo: En cuanto al uso del casco, si bien se ha venido

regulando por parte de diferentes ordenanzas municipales de toda España su eventual obligatoriedad. No obstante, la regulación legal de su uso la estableció la Ley 18/21, de 20 de diciembre, de reforma de la LTSV en materia del permiso de conducción por puntos que, en su art. 47, párrafo segundo, establece que “El conductor de un vehículo de movilidad personal estará obligado a utilizar casco de protección en los términos que reglamentariamente se determine” (Cortes Generales, 2021). Ante la falta de regulación reglamentaria, que debería ser del RGCir, por el momento, en mi opinión, la regulación municipal de su prohibición carece de suficiente cobertura legal. Esta opinión es mantenida igualmente por la Instrucción DGT 2019/S-149 TV 108 (DGT, 2019).

Las figuras delictivas atinentes a la conducción de vehículos, en general, y a la conducción de VMP, en particular, pueden ser categorizadas en dos bloques diferentes: de un lado, los delitos de homicidio y lesiones imprudentes, y de otro, los delitos contra la seguridad vial, estrictamente hablando. Se estudiará a continuación uno y otro bloque, con las especificidades propias de los VMP en cada uno de ellos.

No se limitará a un estudio básico de los presentes artículos, dada las características y la sistemática del presente trabajo, incidiendo, fundamentalmente, en el planteamiento de la conducta delictiva en lo que estas conductas son aplicables a los VMP y en los casos en los que, a diferencia de otro tipo de vehículos, no se les son aplicables las mismas.

Los delitos de homicidio imprudente se recogen en los arts. 142 y 142 bis CP, redactados conforme a la LO 11/2022, de 13 de septiembre (Cortes Generales, 2022).

En el art. 142 CP, no se sanciona siquiera al conductor de un vehículo (cualquiera), sino que se sanciona cualquier conducta imprudente, grave o menos grave, con exclusión de la leve, con resultado de muerte para otra persona. Se contienen especificidades de los conductores de vehículos a motor y ciclomotores, tanto en cuanto a las penas a imponer, como a la objetivación y catalogación del tipo de imprudencia en relación con una infracción de la normativa administrativa de tráfico.

Sobre la catalogación de las imprudencias se pronuncian, entre otras muchas, la STS 421/2020, de 22 de julio, aunque la misma se refiere a la redacción prevista hasta el año 2019, cuando fue modificada por LO 2/2019, de 1 de marzo (Cortes Generales, 2019) y, posteriormente, por LO 11/2022, de 13 de septiembre (Cortes Generales, 2022), donde el alto tribunal realiza una adecuada catalogación de las imprudencias, matizando el campo de las conductas que quedan fuera del campo jurídico penal (Lanzarote Martínez, 2020).

Para lo que concierne al presente trabajo, concluir que les es aplicable a los conductores de VMP este delito cuando causan una muerte por imprudencia en su conducción. No les es aplicable la relativa objetivación de la catalogación de la imprudencia³, aunque podría servir de guía analógica para ello. Tampoco, obviamente, se les aplica la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores.

³ En este sentido, la reforma introducida en el CP por LO 2/2019, de 1 de marzo, tiende a la objetivación de la imprudencia, en el sentido de que considera, al menos, como imprudencia menos grave

Les sería igualmente aplicable el tipo del art. 142 bis CP a los conductores de VMP, con las particularidades expuestas igualmente en el artículo anterior. No obstante, se trata de un artículo de aplicación excepcional y potestativa, y se antoja de difícil encaje en núcleos urbanos. No se han dado casos, hasta la fecha, de su aplicación a conductores de VMP.

De forma análoga a los delitos de homicidio imprudente se regulan los de lesiones imprudentes, en los art. 152 y 152 bis CP, redactados conforme a la LO 11/2022, de 13 de septiembre (Cortes Generales, 2022).

Pueden reproducirse, en estos dos delitos, las precisiones realizadas para los delitos de homicidio imprudente, en cuanto a su aplicabilidad a los conductores de VMP. Las conclusiones del presente epígrafe se pronunciarán acerca de posibles problemas que ello plantea, así como posibles modificaciones en su redacción, en el enfoque teleológico del presente trabajo.

Fuera de los delitos contra las personas, en el Capítulo IV, del Título XVII, de los delitos contra la seguridad colectiva, del Libro II CP, nos encontramos con los delitos contra la Seguridad Vial, en los arts. 379 a 385 ter. En los mismos, se recogen las conductas de conducción bajo la influencia de alcohol o drogas, negativa realizar las pruebas de detección de estas sustancias, conducción a velocidad excesiva, conducción temeraria, conducción sin permiso o creación de riesgos para la circulación. Salvo en este último supuesto, previsto en el art. 385 CP, donde el autor no necesariamente tiene que ser el conductor de un vehículo, en el resto se habla siempre de conducir “un vehículo de motor o ciclomotor”.

Los VMP, *stricto sensu*, no colman el concepto de vehículo de motor o ciclomotor a efectos penales. Hemos hablado de que se trata de una categoría de vehículos definida de forma autónoma y separada de los vehículos de motor y ciclomotores en el Anexo II RGVEH. Conforme a ella, no pueden estar incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento UE 168/201 (Parlamento Europeo, 2013), determinado en su art. 2.1 y por exclusión en su art. 2.2. Por ello, quedan fuera del ámbito penal, al no poder alcanzar la categoría mínima de vehículo de motor ni de ciclomotor, los VMP conceptuados en la definición del RGVEH.

Supuesto especial podría considerarse el previsto en el art. 383 CP, que habla, tan solo, de “el conductor”, mientras que en el resto de delitos se habla de “conducir un vehículo a motor o ciclomotor”. No obstante, la interpretación de dicha expresión ha de ser realizada de forma sistemática, ya que dicho artículo se refiere a “las pruebas (...) a que se refieren los artículos anteriores”, por lo que las mismas son las que dichos artículos prevén como delitos para “la conducción de vehículos a motor y ciclomotores”, ya que el resto de estas pruebas, reglamentariamente obligatorias para VMP, no se prevén como delito en el art. 379.2 CP. Este es el criterio mantenido por la Fiscalía en la Conclusión Primera del Dictamen 2/2021 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial: “Los VMP no son vehículos a motor ni ciclomotores ni pueden, por ello, considerarse como

(cuando no grave), cuando exista una infracción grave de la normativa administrativa y esta ha sido determinante para la producción del resultado.

instrumento de las infracciones penales de peligro vial”. (Fiscalía General del Estado, 2021). En igual sentido se pronuncia la doctrina (Andrés Domínguez, 2020).

Por ello, salvo el caso del art. 385 CP, tales conductas no pueden ser realizadas por un conductor de VMP, por lo que estos delitos no les son aplicables en ningún caso. Ello, salvo que las concretas características técnicas del vehículo lo conviertan, de hecho, no en un VMP, sino en un ciclomotor o en una motocicleta.

Por todo ello, los conductores de VMP solo podrán cometer, en su caso, los delitos de homicidio o lesiones por imprudencia.

6.2. ARGUMENTOS Y OPINIONES CUALIFICADAS

En las entrevistas a expertos y representantes de colectivos de usuarios afectados por la circulación de VMP hemos incidido en dos aspectos diferentes: de un lado, el problema de la regulación del uso de los VMP y, de otro, la conveniencia de campañas específicas de información y sanción para sus conductores

En la primera cuestión, el Fiscal de Sala cree que no, siendo insuficiente la regulación de diversos aspectos del uso de VMP en el ámbito formativo y educativo.

El Director General de Tráfico, en cambio, considera que España es de los pocos países de Europa que tiene una regulación a nivel nacional específica para regular esta categoría de vehículos, junto con Alemania, Francia e Italia, quedando pendiente la regulación del uso obligatorio del casco. Incide en que el Manual de Características permitirá adaptarse a las innovaciones de estos vehículos y que la idoneidad de estas regulaciones es un tema de debate público, y siempre habrá partidarios de uno u otro sentido, pero se ha de tener en cuenta que el VMP es un vehículo todavía muy joven y en permanente evolución.

El profesor de la Universitat de València estima que existe una regulación muy básica pero insuficiente para este tipo de vehículos: desde los sistemas de protección hasta la formación, seguro y otros aspectos relevantes en la seguridad vial.

El concejal de tráfico entiende que la DGT debería abordar de forma más decidida la regulación porque existe demasiada disparidad de criterios entre municipios y también hay lagunas normativas generales que alejan estos vehículos de la regulación de los vehículos de motor y ciclomotores.

La representante del colectivo de víctimas, igualmente señala que no, empezando porque la normativa depende de cada ayuntamiento, considerando la necesidad de una única normativa estatal, detallada para evitar problemas que, en la actualidad, inciden en la siniestralidad de estos vehículos.

El representante de los usuarios de VMP, en cambio, discrepa de las opiniones anteriores, considerando que la mayor regulación de la normativa de estos vehículos no soluciona problemas y debería darse a los VMP el tratamiento de los ciclos.

Por tanto, existe una opinión general, con alguna excepción, de que es necesaria una mayor regulación de la normativa de los VMP que la acerque a la existente para los vehículos de motor y ciclomotores.

En el otro aspecto señalado, El Director General de Tráfico se muestra a favor de su utilización, señalando que su institución las ha llevado a cabo en diversas ocasiones, y que las campañas de información son una herramienta muy útil para concienciar a los usuarios de las vías de la importancia de la seguridad. En el futuro, este tipo de campañas, junto con las campañas de vigilancia, serán una herramienta que se seguirán utilizando con este fin.

El Dr. Ignacio Lijarcio y el Fiscal coinciden en su apreciación del problema, y señalan la importancia de la formación para los conductores de VMP; especialmente, considerando que actualmente no se exige ningún permiso, licencia o curso para su conducción.

El concejal aborda el problema desde las especificidades que tiene la conducción de estos vehículos, silenciosos y rápidos y su interacción con los peatones y los conductores de otros vehículos, incidiendo en la necesidad de formación y conocimiento de una normativa única para todo el estado.

La presidenta de la asociación de víctimas, igualmente señala que debería ser obligatoria la formación, dadas las características de estos vehículos, y considera que el desconocimiento de la normativa genera la ocurrencia de siniestros viales perfectamente evitables.

El representante de los usuarios de VMP en cambio, considera que no es precisa esta formación ni el establecimiento de curso alguno para sus usuarios, considerando que no se debe realizar una regulación diferenciada de las bicicletas y de los VMP.

Así, concluimos que, también en este caso, con la discrepancia del Presidente de la Asociación de Usuarios de VMP de la Comunidad Valenciana, resulta precisa una mayor formación de los conductores de VMP en la normativa actual en aras a reducir la siniestralidad de dichos vehículos.

También concluyen de forma similar informes de entidades, como el RACC, que en su informe anual sobre movilidad en VMP (Real Automòbil Club de Catalunya, 2023) recoge, entre sus recomendaciones, incrementar el control de las conductas incívicas que pongan en riesgo la seguridad. Igualmente, Fundación Línea Directa (Fundación Línea Directa, 2022) recoge datos como que el 72% de los conductores de VMP reconoce circular por las aceras, o el 50% circular sin casco, poniendo énfasis en la necesidad de control de estas conductas de riesgo.

6.3. PROPUESTA DE REFORMA

Además de la apuntada reforma del RGCir, bastaría para ello la inclusión, en los cuatro artículos referidos a las lesiones u homicidio imprudentes, de la mención al VMP: “Si el (delito) se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor, un ciclomotor o un vehículo de movilidad personal, se impondrá también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor, ciclomotores y vehículos de movilidad personal”.

En cuanto a los delitos contra la seguridad vial, se considera necesaria la inclusión en los delitos previstos en los arts. 379 a 384 CP, de los VMP. La modificación se realizaría, como en el caso anterior, incluyendo la mención a los VMP junto a vehículos de motor o ciclomotores, en los arts. 379.2, 380.1, 382 bis.1, 383, 384, en su caso y 385 bis.

Igualmente, las penas a imponer deberían incluir “la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor, ciclomotores y vehículos de movilidad personal”.

Correlativamente, debería modificarse las disposiciones referentes a las penas, en la parte general del CP.

7. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

Con base al análisis realizado, se exponen a continuación, de forma sucinta, una serie de propuestas sobre posible modificación legal de la normativa que afecta a los VMP.

Naturalmente, su contenido parte del análisis anterior, y no obvia algunas dificultades reales que se han expuesto en las opiniones recogidas. La realidad, en todo caso, puede hacer más difícil su implementación real.

Pueden resumirse del siguiente modo:

1ª. Establecimiento del aseguramiento obligatorio de los VMP mediante la modificación del art. 1 Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por RD 1507/08 (Cortes Generales, 2008), incluyendo a VMP en la definición amplia de “vehículos de motor”.

2ª. Modificación del art. 2.1 RGVEH (Cortes Generales, 1998), incluyendo la necesidad de incluir en el Registro de la JCT a los VMP, además de a los vehículos matriculados, a los efectos allí señalados.

3ª. Establecimiento de algún tipo de formación a los conductores de VMP. Esto podría, eventualmente, consistir en un curso de formación obligatorio para la conducción de VMP; por ejemplo, mediante su introducción en el art. 59.1 LTSV. Esto podría articularse mediante una licencia específica, o como un mero curso teórico práctico similar al de la licencia básica de navegación de embarcaciones de recreo.

4ª. Obligatoriedad del uso del casco en la conducción de los VMP, mediante la reforma del art. 116.1 RGCir (Cortes Generales, 2003), que desarrolla la previsión del art. 47, párrafo segundo, LTSV (Cortes Generales, 2021), incluyendo a los VMP.

5ª. Obligatoriedad del uso de luz de cruce en los VMP, entre el ocaso y la salida del sol, así como en las vías insuficientemente iluminadas, mediante la modificación del art. 101.1 RGCir (Cortes Generales, 2003), incluyendo a los VMP junto a los vehículos a motor y ciclomotores.

6ª. Tipificación como infracción administrativa grave de la ausencia de identificador o etiqueta de registro de un VMP. Debería incluirse en el art. 76 p LTSV

(Cortes Generales, 2021), junto a la mención a las matrículas de vehículos de motor y ciclomotores.

7ª. Inclusión en los arts. 142, 142 bis, 153 y 153 bis CP (Cortes Generales, 1995) de los VMP junto a vehículos de motor y ciclomotores, a los efectos de la imposición de la privación del derecho a la conducción de dichos vehículos.

8ª.- Inclusión en los arts. 379.2, 380.1, 382 bis.1, 383, 384, en su caso y 385 bis CP (Cortes Generales, 1995), de los VMP, junto a vehículos de motor y ciclomotores; incluyendo, asimismo, la pena de prohibición del derecho a conducir los mismos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Andersson, O., & Djärv, T. (2023). Electric scooter accidents leading to emergency department visit: influence of alcohol and outcomes in Stockholm, Sweden. (Vol. 1). (13, Ed.) Sweden: Scientific reports.
- Andrés Domínguez, A. C. (2020). Cuestión controvertida: Los Vehículos de movilidad personal ¿Instrumento típico de un delito contra la seguridad vial? (USC, Ed.) Estudios Penales y Criminológicos, XL. Obtenido de <https://revistas.usc.gal/index.php/epc/article/view/6512>
- Añón, J. (23 de febrero de 2016). Primacía del Derecho de la Unión Europea (a propósito de la STC 232/2015, de 5 de noviembre). Noticias Jurídicas. Obtenido de <https://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/10895-primacia-del-derecho-de-la-union-europea-a-proposito-de-la-stc-232-2015-de-5-de-noviembre/>
- Ayto. de Barcelona. (2021). Barcelona.cat. Obtenido de <https://www.barcelona.cat/mobilitat/es/medios-de-transporte/vehiculos-movilidad-personal>
- Ayto. de Madrid. (2023). Portal Web del Ayuntamiento de Madrid. Obtenido de <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Movilidad-y-transportes/Nueva-Ordenanza-de-Movilidad-para-la-ciudad-de-Madrid/?vgnextfmt=default&vgnextoid=d73fff17a1151610VgnVCM1000001d4a900aRCRD&vgnnextchannel=220e31d3b28fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD&>
- Ayto. Palencia. (5 de abril de 2020). Ayuntamiento de Palencia. Recuperado el 2024, de <https://www.aytopalencia.es/noticia/el-equipo-de-gobierno-propone-al-consejo-municipal-de-trafico-la-modificacion-de-la>
- Bascones, K., Méndez, T. M., & Siller, F. Y. (marzo-abril de 2022). Accidentes en patinete eléctrico: una nueva epidemia. Revista Española de Cirugía Ortopédica y Traumatología, 135-142.
- Durkheim, É. (2012). Las formas elementales de la vida religiosa. El sistema totémico en Australia (y otros escritos sobre religión y conocimiento). (J. H. Rivas, Trad.) México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Fundación Línea Directa. (2022). Nueva Movilidad Urbana y Seguridad Vial. Accidentalidad en la nueva cultura del desplazamiento. Madrid. Obtenido de https://www.fundacionlineadirecta.org/investigacion/-/asset_publisher/e8FJpINeJYaa/content/investigacion-movilidad-urbana-y-seguridad-vial?_com_liferay_asset_publisher_web_portlet_AssetPublisherPortlet_INSTANCE_e8FJpINeJYaa_assetEntryId=870077&_com_lifera

- Fundación Mapfre. (2023). Análisis de la siniestralidad de vehículos de movilidad personal 2023. Madrid. Obtenido de <https://www.fundacionmapfre.org/blog/vmp-analisis-seguridad-uso/>
- Gan-El, E., Ngatchou Djomo, W., Pascu Ciobanu, A., Kaufman, L., Ndé Djele, F., & Youatou Towo, P. (2022). Risk assessment, consequences, and epidemiology of electric scooter accidents admitted to an emergency department: a prospective observational study. *European journal of trauma and emergency surgery*, 48(6), 4847-4855., 4847-4855.
- García Valle, M. (2022). Responsabilidad por daños en accidentes con patinetes eléctricos. Madrid: Atelier.
- Górriz Royo, E. (2002). Sentido y alcance del ne bis in idem respecto a la preferencia de la jurisdicción penal, en la jurisprudencia cnstitucional (En especial, la STC 2/2003, de 16 de enero). (USC, Ed.) Santiago de Compostela: Estudios Penales y Criminológicos.
- Ignaccolo, M. Inturri, G., Coguzza, E., Giuffrida, N., Le Pira, M., & Torrisi, V.. (2022). Developing micromobility in urban areas: network planning criteria for e-scooters and electric micromobility devices. *Transportation research procedia*., 448-455.
- Institut Metròpoli. (22 de 3 de 2021). Institut Metropol. Obtenido de <https://www.institutmetropoli.cat/noticias/uso-patinete-electrico-multiplica-metropolis-barcelona/>
- Klenierts, H. Volk, A., Dalos, D., Rutkovski, R., Frosch, K. H., & Thieses, D. M.. (2023). Risk factors and injury patterns of e-scooter associated injuries in Germany. *Scientific reports*, 13(1), 706., 706.
- Lanzarote Martínez, P. (16 de septiembre de 2020). Comentario a la sentencia 421/2020, de 22 de julio del pleno de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, sobre imprudencia en tráfico. *Diario La Ley*(9697). Obtenido de https://diariolaley.laleynext.es/Content/DocumentoRelacionado.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAC2NT2vDMAzFP818GYykfyg96JLmOEpZw-6KLRyDY3W2nDbffqKt4CE99JPeX6W8DvQQsOyC588bJYymrInTOsOQKxnBsUDzcbCtamPQSsXYs4XN9unCQgOO0BjOjnK36iQsGH-oQNvu96ZMfD_jEjxK4NRhfv0Nzke_NFrbd
- MMT Seguros. (12 de mayo de 2023). MMT Seguros. Obtenido de <https://www.mmtseguros.com/blog/siniestralidad-bicicletas-y-patinetes>
- Moreno, M. (septiembre-diciembre de 1998). Circulares, instrucciones y ordenes de servicio: naturaleza y régimen jurídico. *Revista de la Administración Pública*(147). Obtenido de <file:///C:/Users/52722046c/Downloads/Dialnet-CircularesInstruccionesYOrdenesDeServicio-17416.pdf>

- Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2011). Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Madrid. Obtenido de https://www.interior.gob.es/opencms/documentacion/Portal-de-Transparencia/DocumentosPT/estrategico_2020_004.pdf
- Olmedo de la Calle, E. (2020). Los delitos de maltrato animal en España. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Real Automòbil Club de Catalunya. (4 de octubre de 2023). Informe. 3r Baròmetre RACC de la mobilitat en VMP en Barcelona y sus accesos. Obtenido de <https://movilidad.racc.es/informe-3r-barometro-racc-de-la-movilidad-en-vmp-en-barcelona-y-sus-accesos/>
- Schneeweiss, M. Hasan-Ali, M, & Kam, A (2021). Safety and risk factors associated with electric scooter use globally: A literature review.
- Stigson, H., Malakuti, I., & Klingegård, M. (2021). Electric scooters accidents: Analyses of two Swedish accident data sets. 163.
- Teijón Alcalá, M. (2023). Delitos contra la seguridad vial. En F. Muñoz Conde, Deerecho Penal, Parte Especial (págs. 704-730). Madrid: Tirant lo Blanch. Recuperado el 2024
- Tian, D. R. Rya, A. D., Craig, C. M., Ivert, K., & Morris, N. L. (2022). Characteristics and risk factors for electric scooter-related crashes and injury crashes among scooter riders: A two-phase survey study. (10129 ed., Vol. 19 (16)). International journal of environmental research and Public Health.
- Toofany, M. M. (2021). Injury patterns and circumstances associated with electric scooter collisions: a scoping review. Injury prevention,, 490-499.
- Turon, K. & Czech, P. (2020). The concept of rules and recommendations for riding shared and private e-scooters in the road network in the light of global problem. Modern Traffic Engineering in the System Approach to the Development of Traffic Networks: 16th Scientific and Technical Conference" Transport Systems. Theory and Practice 2019 (págs. 6 (pp. 275-284)). Springer International Publishing.
- Uluk, D. Lindler, T., Dahne, M., Bickelmayer, J.W., Beyer, K., Silagman, A., ...&Gerlach, U.A. (2022). E-scooter incidents in Berlin: an evaluation of risk factors and injury patterns. Emergency medicine journal,, 295-300.
- Vargas Cabrera, B. (3 de marzo de 2019). fiscal.es. Obtenido de <https://www.fiscal.es/web/fiscal/-/encuentro-nuevas-formas-de-movilidad->
- Vargas CABrera, B. (9 de Enero de 2019). Movilidad sostenible y responsabilidad penal de conductores de bicicletas y vehículos de movilidad personal. Diario La Ley(9333). Obtenido de <http://elconsultor.laley.es/content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEA MtMSbF1CTEAAiMLc>

WHO. (2023). Global status report on road safety 2023. Obtenido de <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>

NORMATIVA

BOP Córdoba. (17 de febrero de 2023). Sede electrónica Diputación de Córdoba. Obtenido de <https://bop.dipucordoba.es/show/20230217/announcement/379/full>

Centro Europeo del Consumidor. (1 de julio de 2023). Centro Europeo del Consumidor. Obtenido de https://cec.consumo.gob.es/CEC/comunicacion/publicaciones/docs/FOLLETO_PATINES_EN_EUROPA.pdf

Cortes Generales. (1934). Código de la Circulación. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1934-8197>

Cortes Generales. (1962). Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1962-24427>

Cortes Generales. (1968). Decreto 632/1968, de 21 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor. Madrid. Obtenido de https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1968-454

Cortes Generales. (1980). Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1980-22501>

Cortes Generales. (1985). Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1985-5392>

Cortes Generales. (1995). Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1995-24262>

Cortes Generales. (1995). Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444>

Cortes Generales. (1997). Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1997-12225>

Cortes Generales. (1998). Reglamento General de Vehículos, RD 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1999-1826>

- Cortes Generales. (2001). Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2001-943>
- Cortes Generales. (2002). Real Decreto 287/2002, de 22 de marzo, por el que se desarrolla la Ley 50/1999, de 23 de diciembre, sobre el régimen jurídico de la tenencia de animales potencialmente peligrosos. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2002-6016>
- Cortes Generales. (2003). Reglamento General de Circulación. RD 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vi., Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-23514>
- Cortes Generales. (2004). Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2004-18911>
- Cortes Generales. (2004). Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2004-18911>
- Cortes Generales. (2006). Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2006-12057>
- Cortes Generales. (2008). Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2008-14915>
- Cortes Generales. (2008). Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2008-14915>
- Cortes Generales. (2009). Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2009-9481>
- Cortes Generales. (2014). Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-10344>

- Cortes Generales. (2015). Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Madrid. Obtenido de Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas
- Cortes Generales. (2015). Ley de Seguridad Vial. 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. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722>
- Cortes Generales. (2019). Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2019-2973>
- Cortes Generales. (2020). Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre,. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/eli/es/rd/2020/11/10/970/con>
- Cortes Generales. (2021). Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2021-21006#au>
- Cortes Generales. (2022). Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2022-14965#au>
- Cortes Generales. (2023). Ley 7/2023, de 28 de marzo, de protección de los derechos y el bienestar de los animales. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2023-7936>
- Cortes Generales. (Madrid). Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. 2015. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10565>
- DGT. (2011). Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Madrid. Obtenido de https://www.interior.gob.es/opencms/documentacion/Portal-de-Transparencia/DocumentosPT/estrategico_2020_004.pdf
- DGT. (2016). Instrucción 16/V-124. Madrid. Obtenido de Instrucción 16/V-124
- DGT. (2019). Instrucción 19/v-134, de 24 de mayo de 2019. Madrid. Obtenido de <https://vpe.es/wp-content/uploads/INSTRUCCION-19-V-134-MATRICULACION-L1e-A.pdf>

- DGT. (2019). Instrucción 2019/S-149 TV 108. Madrid. Obtenido de https://vpe.es/wp-content/uploads/20191205_Instruccion_Tecnica_DGT_2019-S-149.pdf
- DGT. (2019). Instrucción 2019/S-149 TV-108. mADRID. Obtenido de https://vpe.es/wp-content/uploads/20191205_Instruccion_Tecnica_DGT_2019-S-149.pdf
- DGT. (2021). Estrategia de Seguridad Vial 2030. Madrid. Obtenido de https://seguridadvial2030.dgt.es/export/sites/sv2030/.galleries/descargas/Estrategia_de_Seguridad_Vial_2030.pdf
- DGT. (2022). Instrucción 22/MOV 21. Madrid. Obtenido de https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-traffic/MOV-gestion-traffic/report_INSTRUCCION-22-MOV-21-VMP-en-secregadas.pdf
- DGT. (2022). Instrucción 22/Sanc-06. Madrid. Obtenido de <https://vpe.es/wp-content/uploads/Instruccion-Tecnica-SANC-22-06-de-la-DGT.pdf>
- DGT. (2022). Manual de Características Técnicas VMP. Madrid. Obtenido de https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-987
- DGT. (2023). Nota de prensa 22 de noviembre de 2023. Madrid. Obtenido de <https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/viaja-seguro/en-patinete/>
- Dirección General de Tráfico. (2023). 2018-2023. Retos de la Seguridad Vial. Madrid. Obtenido de https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2023/06JUNIO/0628-Balance2023_Mapfre.shtml
- FGE. (2018). Instrucción Fiscalía de Sala de Seguridad Vial a la policía local, de 13 de diciembre de 2018. Madrid. Obtenido de <https://gruposci.es/wp-content/uploads/2018/12/Fiscal%C3%ADa-SV-Atropellos-por-ciclistas-y-patinetes-velocidad-radar.pdf>
- FGE. (2022). Memoria año 2022. Madrid. Obtenido de https://www.fiscal.es/memorias/memoria2022/FISCALIA_SITE/recursos/pdf/MEFMIS22.pdf
- Fiscalía General del Estado. (2021). Dictamen 2/2021 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. Madrid. Obtenido de https://vpe.es/wp-content/uploads/20210622-Dictamen-Fiscalia-sobre-interpretacion-de-hechos-denunciabes.-FGE_DICTAMEN_2_2021_CALIFICACION_PENAL_INDEBIDO_VMP_INSTRUMENTO.pdf
- Fiscalía General del Estado. (2021). Dictamen 2/2021, de 21 de junio, del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial. Madrid. Obtenido de https://vpe.es/wp-content/uploads/20210622-Dictamen-Fiscalia-sobre-interpretacion-de-hechos-denunciabes.-FGE_DICTAMEN_2_2021_CALIFICACION_PENAL_INDEBIDO_VMP_INSTRUMENTO.pdf

- Generalitat Valenciana. (2020 de septiembre de 2020). ATMV. Valencia. Obtenido de https://atmv.gva.es/documents/165949857/170010461/Ordenanza_Tipo.pdf/586f0976-9367-4b5a-b537-43eef31875fd
- Ministerio de Justicia. (2023). Anteproyecto de ley por la que se modifica el texto refundido de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el real decreto legislativo 8/2004, de 29 de octubre. Madrid. Obtenido de https://portal.mineco.gob.es/RecursosArticulo/mineco/ministerio/participacion_publica/audiencia/ficheros/ECO_SEG_20220416_AP_APL_Resp_Civ_Autos.pdf
- Parlamento Europeo. (2009). DIRECTIVA 2009/103/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO. Bruselas. Obtenido de <https://www.boe.es/doue/2009/263/L00011-00031.pdf>
- Parlamento Europeo. (2013). Reglamento nº 168/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. Bruselas. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2013-80407>
- Parlamento Europeo. (2021). Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021 por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al cont. Bruselas. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2021-81670>

