

LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE MÁS SALUDABLE (PARTE III)



AUTOR: MARIO VIDAL CEPERO - POLICÍA LOCAL DE LA RINCONADA (SEVILLA)



AUTOR: © MARIO VIDAL CEPERO

Policía Local de La Rinconada (Sevilla)

Registro de la Propiedad Intelectual en Safe Creative N° **2302123484735**



safe**creative**

2302123484735

INFO ABOUT RIGHTS

ÍNDICE:

1. Infracciones administrativas.
 - 1.1. Infracciones administrativas y en su caso penales que pueden cometer los ciclistas. Alcoholemia y drogas.
 - 1.2. Medidas cautelares
 - 1.3. La reforma del Código Penal por LO 11/2022, de 13 de septiembre.
 - 1.4. Infracciones que se cometen sobre los ciclistas: individuales o en grupo. Penales o administrativas.
- 2 Tipos de accidentes más comunes
 - 2.1. Lesiones más frecuentes.
3. Señales y marcas viales destinadas a ciclistas.
4. Transporte de menores en ciclos.
5. Bibliografía y webgrafía

No podemos obviar que la conducción de vehículos cualquiera que sea su clase conlleva un riesgo para la vida e integridad física de las personas, de ahí que el legislador introdujera infracciones en el ámbito administrativo donde el conductor de bicicleta será denunciado en caso de incumplimientos, ya que su comportamiento implicaría un rechazo social en las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Actualmente el conductor de bicicleta puede verse incurso también en el ámbito penal, donde veremos en la presente unidad didáctica como ha podido influir en éstos la reforma penal llevada a cabo por la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo. Así como las importantes modificaciones respecto a ésta con la LO 11/2022 de 13 de septiembre, en la tramitación por la vía penal de las denuncias por accidentes de tráfico por imprudencia menos grave, así como a la mejor redacción del delito de fuga del lugar del delito por el conductor causante de accidente por imprudencia grave.

A continuación, se exponen algunas de las infracciones más usuales cometidas exclusivamente por conductores de ciclos y bicicletas en vías urbanas. Ello, por supuesto, con independencia de aquellas en las que como conductores de vehículos que son pueden incurrir, como puede ser conducción negligente o temeraria, circular por zona peatonal, etc.

1. Infracciones administrativas

- Infracción administrativa al artículo 22.1.5a) RGVEH: “circular con un ciclo sin un sistema adecuado de frenado”, calificada de leve de conformidad al artículo 75 LSV y sancionada con multa de hasta 100 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Jefe Provincial de Tráfico (artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 22.1.5b) RGVEH: “circular con un ciclo desprovisto de timbre”, calificada de leve de conformidad al artículo 75 LSV y sancionada con multa de hasta 100 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Jefe Provincial de Tráfico (artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 22.3.5a) RGVEH: “circular con una bicicleta que no se corresponde a un tipo homologado de acuerdo con lo establecido reglamentariamente”,

calificada de grave de conformidad al artículo 76 o) LSV y sancionada con multa de 200 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Jefe Provincial de Tráfico (artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 22.4.5a) RGVEH: “circular con una bicicleta de noche o por tramo señalizado con la señal de túnel, sin disponer de las luces y catadióptricos reglamentariamente establecidos”, calificada de grave de conformidad al artículo 76 o) LSV y sancionada con multa de 200 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Jefe Provincial de Tráfico (artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 22.4.5b) RGVEH: “circular con una bicicleta, en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyen sensiblemente la visibilidad, sin disponer de las luces y de conformidad al artículo 76 o) LSV y sancionada con multa de 200 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Jefe Provincial de Tráfico (artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 12.1.5a) RGCIR: “circular dos personas en un ciclo en condiciones distintas a las reglamentarias”, calificada de leve de conformidad al artículo 75 LSV y sancionada con multa de hasta 100 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 76.2.5a) RGCIR: “no situarse a la derecha el conductor del vehículo reseñado para efectuar un giro a la izquierda, sin existir un carril especialmente acondicionado para efectuar dicho giro”, calificada de grave de conformidad al artículo 76

c) LSV y sancionada con multa de 200 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV),

- Infracción administrativa al artículo 98.1.5c) RGCIR: “circular con una bicicleta por una vía urbana suficientemente iluminada, entre el ocaso y la salida del sol, sin llevar encendido el alumbrado”, calificada de leve de conformidad al artículo 75 LSV y sancionada con multa de hasta 100 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 122.4.5a) RGCIR: “no circular por la derecha de la calzada al ir empujando o arrastrando un ciclo”, calificada de leve de conformidad al artículo 75 LSV y sancionada con multa de hasta 100 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 148.1.5a) RGCIR: “no detenerse el conductor de un ciclo o ciclomotor ante la luz roja de un semáforo”, calificada de grave de conformidad al artículo 76 k) LSV y sancionada con multa de 200 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 148.1.5b) RGCIR: “no detenerse el conductor de un ciclo o ciclomotor, pudiendo hacerlo sin peligro, ante la luz amarilla de un semáforo”, calificada de grave de conformidad al artículo 76 k) LSV y sancionada con multa de 200 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde.
(artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 148.1.5b) RGCIR: “no detenerse el conductor de un ciclo o ciclomotor, pudiendo hacerlo sin peligro, ante la luz amarilla de un semáforo”, calificada de grave de conformidad al artículo 76 k) LSV y sancionada con multa de 200 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 47-5a) LSV: “no utilizar adecuadamente el conductor de la bicicleta o ciclo objeto de denuncia, el correspondiente casco de protección homologado o certificado”, calificada de grave de conformidad al artículo 76 h) LSV y sancionada con multa de 200 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 47-5b) LSV: “no utilizar adecuadamente el pasajero de la bicicleta o ciclo objeto de denuncia, el correspondiente casco de protección homologado

o certificado”, calificada de grave de conformidad al artículo 76 h) LSV y sancionada con multa de 200 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el pasajero (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).

1.1. Infracciones administrativas y en su caso penales que pueden cometer los ciclistas. Alcoholemia y drogas.

- Infracción administrativa al artículo 20.1.5e) RGCI: “circular con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado”, calificada de muy grave de conformidad al artículo 77 c) LSV y sancionada con multa de 500 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 20.1.5i) RGCI: “circular con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado, que es la reglamentariamente establecida, sobrepasando los 0,50 mg/l”, calificada de muy grave de conformidad al artículo 77 c) LSV y sancionada con multa de 1.000 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 14.1.5a) LSV: “circular con el vehículo reseñado teniendo presencia de drogas en el organismo”, calificada de muy grave de conformidad al artículo 77 c) LSV y sancionada con multa de 1.000 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 14.2.5a) LSV: “no someterse a las pruebas de detección de la posible presencia de drogas en el organismo”, calificada de muy grave de conformidad al artículo 77 d) LSV y sancionada con multa de 1.000 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 21.1.5f) RGCI: “no someterse a las pruebas de

detección de alcohol, habiendo sido requerido para ello por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico”, calificada de muy grave de conformidad al artículo 77 d) LSV y sancionada con multa de 1.000 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).

INSTRUCCIÓN DGT 11/S-124. Imprudencia de detracción de puntos a ciclistas

Sólo se detraerán puntos cuando la infracción se cometa con ocasión de la conducción de un vehículo para el que se exija autorización administrativa para conducir, lo que excluye a la bicicleta.

En cuanto a los delitos contra la seguridad vial recogidos en los artículos 379 a 385 ter (Capítulo IV, Título XVII del CP) sólo serán aplicables a los conductores de vehículos a motor o ciclomotores, quedando excluidos por tanto los conductores de ciclos, con la salvedad del artículo 385 CP que textualmente cita: “será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

- 1.^a Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.
- 2.^a No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo”.

Se trata de conductas dolosas, nunca imprudentes, en las que el bien jurídico protegido es la seguridad vial. Este riesgo para la circulación debe suponer un peligro para la vida o la integridad de las personas que estén implicadas en la circulación.

El sujeto activo en este tipo de delito será aquella persona que origine un grave riesgo para la circulación. Mientras que el sujeto pasivo estará compuesto por la colectividad de personas que puedan verse afectados por circular por la vía, donde se haya creado el riesgo para la circulación.

1.2. Medidas cautelares

- A tenor del artículo 104 LSV “los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas podrán proceder a la inmovilización del vehículo, como consecuencia de presuntas infracciones a lo dispuesto en esta ley, cuando:

b) El vehículo presente deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.

c) El conductor o el pasajero no hagan uso del casco de protección o de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. Esta medida no se aplicará a los ciclistas.

d) Se produzca la negativa a efectuar las pruebas a que se refiere el artículo 14.2 y 3, o cuando éstas arrojen un resultado positivo.

- No debemos confundir esta medida cautelar de inmovilización con lo establecido en el artículo 7 LSV , según el cual corresponde a los municipios la retirada de aquellas bicicletas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.

1.3. La reforma del Código Penal por LO 11/2022, de 13 de septiembre.

Pocos días después de haberse publicado en el BOE la LO 10/2022, de reforma del CP en materia de delitos sexuales (EDL 2022/30032), se aprueba y publica en BOE otra afectante al Código Penal -CP- (EDL 1995/16398) en cuanto a la LO 11/2022, de 13 de septiembre, en materia de imprudencias en la circulación y delito de fuga (EDL 2022/30771) por la necesidad de adaptar los arts. 142.2, 152.2 y 382.1 CP a una situación actual que exigía de unas modificaciones puntuales que permitan tramitar por la vía penal las denuncias que se presentaran por imprudencia menos grave, y que evitaran los autos de archivo que se estaban dictando en juzgados de instrucción cuando el letrado/a presentaba una denuncia por accidente de tráfico señalando que se trataba de una imprudencia menos grave, pero

que el juez archivaba en base al inciso final contemplado en los arts. 142.2.2º y 152.2.2º CP que rezaba apreciada la entidad de ésta por el Juez o el Tribunal.

Esta adición se introdujo en su momento en La Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo (EDL 2019/5576), pero con la intención de que en los excepcionales casos en los que pudiera apreciarse que la entidad de la infracción grave no fuere relevante, por ejemplo, en casos de golpes por detrás sin mayores consecuencias graves, el juez pudiera dictar auto de archivo. Sin embargo, el legislador ha entendido que debía ser más taxativo en esta cuestión y ha cerrado los campos de opción y arbitrio judicial de archivo de forma más categórica.

Y para ello el legislador introduce en la Exposición de Motivos de esta LO 11/2022 una especie de recuerdo a lo que hasta este momento había ocurrido, apuntando que:

1. La reforma del CP llevada a cabo por la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo (EDL 2015/32370), llevó aparejada la derogación del Libro III relativo a las faltas y la reconducción de las conductas allí incluidas que o bien pasaron a tipificarse como delitos leves o quedaron fuera del ámbito del Código Penal. A este hecho se unió la aprobación de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, que supuso un cambio muy importante en la reclamación de las indemnizaciones por los daños sufridos como consecuencia de un siniestro. Mediante dicha ley, se produjo la supresión del auto de cuantía máxima, con el establecimiento de un nuevo y más complejo sistema de exigencia por los daños sufridos por las personas y sus bienes, así como la fijación de los gastos y otros perjuicios a cuya indemnización se tenga derecho según establezca la normativa aplicable.

2. La 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, supuso, entre otras cuestiones, dotar al sistema penal de una mayor seguridad jurídica para poder objetivar conductas que constituyen acciones peligrosas generadoras de riesgo de la imprudencia menos grave, así como llevar a cabo una mayor adecuación de las penas y las conductas merecedoras de reproche penal.

3. Como antes hemos señalado, el legislador quería hacerse eco de una situación que la curia estaba reclamando ante el dictado de un buen volumen de autos de archivo y esta situación la plasma en la propia Exposición de Motivos apuntando que:

«Sin perjuicio de todo ello, tras la reforma de 2015, que ha deparado, por diferentes motivos, un incremento del dictado de autos de archivo y, al tiempo, una reducción de la respuesta penal ante los siniestros viales, cuestiones ambas en una línea perjudicial para las víctimas, se ha puesto de manifiesto la necesidad de fijar por ley determinados supuestos en los que la imprudencia merecía un reproche penal, bien como imprudencia grave, bien como imprudencia menos grave».

4. Protocolización de actuaciones de la Fiscalía de Sala del Tribunal Supremo acerca de la confección de atestados de tráfico.

Se añade que «El 26 de abril del año 2021, el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial intervino en la Comisión sobre Seguridad Vial, como gran conocedor de la problemática que afecta a las víctimas de accidentes, reiteró la importancia de su protección y que, al efecto, recientemente había remitido a las policías de tráfico un oficio detallando de forma pormenorizada los supuestos en los que se habrá de levantar atestado, con el fin de garantizar la protección de las víctimas y asegurar su adecuado resarcimiento económico».

5. Se pretende evitar los autos de archivo, como decimos, por considerar como imprudencia leve hechos que son constitutivos de infracción grave.

Se añade, pues, en la Exposición de Motivos que «La reforma tampoco ha dado la respuesta esperada en opinión de determinados colectivos como la Mesa Española de la Bicicleta, que han concluido la necesidad de proceder a una nueva reforma del Código Penal para evitar los resquicios de la ley que posibilitan que se archiven imprudencias menos graves cuando se produzcan lesiones o muerte tras la comisión de una infracción catalogada como "grave" 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, y que, por rutina, los tribunales consideran "leves" y por tanto no generadoras de responsabilidad penal, en uso de la facultad que les da la norma con esta redacción, "apreciada la gravedad de ésta por el juez o el tribunal (referida a la imprudencia menos grave)"».

Se introduce así una modificación en el texto legal que no pretende restarle al juez la facultad de apreciar si se cometió una imprudencia, ni la de si se cometió o no una infracción administrativa grave de normas de tráfico, ni tampoco la de establecer el nexo causal entre el acto imprudente y el resultado de muerte o de lesiones relevantes.

Su finalidad es reforzar el espíritu que animó la reforma de 2019 y establecer ope legis que, «en todo caso, si el juez o tribunal determinan que hubo una imprudencia conduciendo un vehículo a motor o ciclomotor concurriendo una infracción grave de las normas de circulación de vehículos a motor y seguridad vial y, como consecuencia derivada de esta infracción, se produjo la muerte o lesiones relevantes, la imprudencia ha de ser calificada, como mínimo, como imprudencia menos grave, pero nunca como leve si las lesiones son relevantes o se causa la muerte, de modo que se considere objetivamente delito si el causante comete una infracción calificada como grave por el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial».

6. Reducción de la pena de multa en caso de delito del art. 147.1 CP.

«Se reduce la pena de multa a uno o dos meses en caso de provocarse por imprudencia menos grave lesiones que necesitan tratamiento médico o quirúrgico que no son invalidantes, pero sí relevantes. Con esa reducción de la pena, la consecuencia es que no sea preceptivo estar asistido de abogado y procurador y que el proceso se juzgue por un juez de instrucción, pero sin menoscabo de todas las garantías para la víctima».

7. Preceptividad de la imposición de pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores

«En delitos de imprudencia menos grave, se elimina que sea facultativa la sanción de pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores y se dispone que sea preceptiva, como en todos los delitos contra la seguridad vial».

Con ello, vemos que en los arts. 142.2 y 152.2 se incluye la expresión “se impondrá...” en lugar de la hasta ahora vigente de “se podrá imponer” con respecto a esta pena, por lo que si ya era preceptivo imponerla en los casos de imprudencia grave ahora lo será también preceptiva en los casos de imprudencia menos grave.

8. Necesidad de que tráfico dé cuenta al juez de hechos derivados de infracciones de tráfico con resultado de lesión o muerte, acompañando tal comunicación con el oportuno atestado.

«Modificación del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, con el objetivo de establecer la obligatoriedad para la autoridad administrativa de poner en conocimiento de la autoridad judicial los hechos derivados de infracciones de tráfico con resultado de lesión o muerte, acompañando tal comunicación con el oportuno atestado».

9. No es preciso denuncia de la persona agraviada o su representante legal en causación de la muerte por imprudencia menos grave del art. 142.2 CP.

«Con los casos en que se produce un resultado de muerte, supone la configuración del delito tipificado en el apartado 2 del artículo 142 del Código Penal como un delito público cuando la causación de la muerte por imprudencia menos grave se produzca utilizando vehículo a motor o ciclomotor, eliminando en tales casos la exigencia de denuncia de la persona agraviada o de su representante legal, de modo que la autoridad judicial pueda proceder a investigar los hechos directamente.»

10. La reforma del delito de fuga del art. 382 CP.

Sorprende sobremanera que se haya guardado absoluto silencio en la Exposición de Motivos de la LO 11/2022 acerca de una de las partes más importantes de la reforma, ya que se había detectado un grave error en la LO 2/2019 en la regulación del delito de fuga, ya que si existía imprudencia grave en el accidente y se fugaba el conductor no existía delito de fuga, al reconducirlo el art. 382.1 CP tan solo a la imprudencia menos grave. Se habían dado ya casos concretos prácticos de sentencias absolutorias en casos de acusaciones por delitos de fuga, pero porque se trataba de conductas calificadas como imprudencia grave no prevista como típica en el art. 382 CP.

Resulta importante destacar que esta Ley está en vigor, al hacerlo al día siguiente de la fecha del BOE, es decir, el 15 de septiembre.

II. El antiguo juicio de faltas y las reformas que intentaron paliar la derogación del Libro III afectante a la circulación

Elementos a tener en cuenta:

1. Buen funcionamiento de los juicios de faltas de tráfico hasta la LO 1/2015. Buena protección de los perjudicados.

Denuncia por falta del art. 621 CP, reconocimiento forense, negociaciones con la aseguradora y pago por esta en el 80% de los casos.

2. Despenalización por LO 1/2015 de las faltas y entre ellas la del art. 621. Obligación de llevar la siniestralidad vial por imprudencia menos grave a la vía civil.

Consecuencias para el perjudicado: Más retraso, mayores costes (pericial civil) inexistencia de transacción. No reconocimiento forense.

Los perjudicados en accidentes de tráfico se hicieron más perjudicados al llevar a la jurisdicción civil la imprudencia que antes se tramitaba en juicios de faltas por el art. 621 CP derogado.

Se dictaban autos de archivo ante denuncias por imprudencias en accidentes de tráfico por no ser la pena la jurisdicción competente, salvo que hubiera lesiones de los arts. 149 y 150 CP e imprudencia menos grave.

La lesión del art. 147.1 CP, la más común en tráfico, no se admitía por la vía de la imprudencia menos grave. El camino y peregrinación era a la jurisdicción civil. Más costes a los perjudicados y más lentitud.

3. Cuatro años más tarde, y a la vista del fracaso de esta reforma y de la imposibilidad de derivar a la vía civil lo que antes se llevaba por la vía penal se aprueba la LO 2/2019, de 1 de marzo (EDL 2019/5576), de modificación del CP, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor.

En esta reforma se incluyó en el art. 152.2 CP de la imprudencia menos grave la siguiente redacción:

«2. El que por imprudencia menos grave causare alguna de las lesiones a que se refieren

los artículos 147.1, 149 y 150, será castigado con la pena de multa de tres meses a doce meses».

Con ello, al añadir el resultado lesional del art. 147.1 CP se recuperaba como delito leve el primitivo juicio de faltas de tráfico para tramitarlo como procedimiento por delito leve. La idea estaba clara, y así quedó claro y manifiesto en el trámite parlamentario: ¿Cuál era el espíritu del legislador al reformar por la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo la siniestralidad vial? Pues convertir el art. 621 CP que se derogó con la LO 1/2015 en el nuevo art. 152.2 CP.

¿Y qué ocurrió?

Pues que como se quería regular con mayor claridad y concreción la imprudencia menos grave se realizó una acertada correlación, que ya había reclamado la doctrina y la jurisprudencia, para introducir cauces de remisión conceptual al RDLeg 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 -TRLTSV- (EDL 2015/188103), en cuanto a las infracciones graves para contemplarlas a la hora de poder encauzar mejor lo que es la imprudencia menos grave. Pero ello, sin que, como señala la Sentencia del TS 421/2020, de 22 de julio (EDJ 2020/617205), se pueda hablar de que existe una subordinación a la normativa administrativa del juez penal a la hora de calificar una imprudencia como menos grave. Veamos.

III. Redacción de los arts. 142.2.2 y 152.2.2 CP en la LO 11/2022 con el inciso final derogado y su comparativa con la redacción derogada

LO 11/2022	Redacción CP anterior
<p>Párrafo 2º art. 142.2 CP «Si el homicidio se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá también la pena de privación del derecho a conducir</p>	<p>Si el homicidio se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres a</p>

vehículos a motor y ciclomotores de tres a dieciocho meses. Se reputará **en todo caso** como imprudencia menos grave **aquella no calificada como grave en la que para la producción del hecho haya sido determinante la comisión de alguna de las infracciones graves de las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. La valoración sobre la existencia o no de la determinación deberá apreciarse en resolución motivada.»**

Párrafo 4º

«**Salvo en los casos en que se produzca utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor**, el delito previsto en este apartado solo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal.»

dieciocho meses. Se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, **apreciada la entidad de ésta por el Juez o el Tribunal.**

El delito previsto en este apartado solo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal.

Párrafos 1 y 2 del art. 152.2 CP

«2. El que por imprudencia menos grave causare alguna de las lesiones a que se refiere el **artículo 147.1, será castigado con la pena de multa de uno a dos meses**, y si se causaren las lesiones a que se refieren los artículos 149 y 150, será castigado con la pena de multa de tres meses a doce meses.

Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, **se impondrá** también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de **tres**

2. El que por imprudencia menos grave causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos **147.1, 149 y 150**, será castigado con la pena de multa de tres meses a doce meses.

Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, **se podrá imponer** también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de **tres meses a un año**. Se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de

<p>a dieciocho meses. A los efectos de este apartado, se reputará en todo caso como imprudencia menos grave aquella no calificada como grave en la que para la producción del hecho haya sido determinante la comisión de alguna de las infracciones graves de las normas de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial. La valoración sobre la existencia o no de la determinación deberá apreciarse en resolución motivada.»</p>	<p>las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de esta por el Juez o el Tribunal.</p>
<p>Art. 382.1 CP Delito de fuga «1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se les causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.»</p>	<p>1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.</p>

Las claves de la reforma en lo que afecta a los arts. 142.2 y 152.2 CP se centran en que:

1. Tanto en la imprudencia menos grave del art. 142.2 como en la del art. 152.2 CP se impondrá también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres a dieciocho meses.

Quiere esto decir que se huye del carácter facultativo de su imposición como se fijaba en la redacción del texto anterior, de tal manera que ahora siempre que exista una condena en estos casos la imposición de esta pena es preceptiva y no facultativa.

2. Tanto en la redacción del art. 142.2 como en la del art. 152.2 para muertes y lesiones imprudentes respectivamente se introduce que:

Se reputará en todo caso como imprudencia menos grave aquella no calificada como grave en la que para la producción del hecho haya sido determinante la comisión de alguna de las infracciones graves de las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. La valoración sobre la existencia o no de la determinación deberá apreciarse en resolución motivada.

¿Qué lleva esto consigo?

Pues que se apuesta por la misma redacción del apartado 1 de ambos preceptos 142.1 y 152.1 que señalan que, “A los efectos de este apartado, se reputará en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 determinara la producción del hecho.”

Es decir, que en los casos de imprudencia grave había considerado que, si concurría en la conducción las conductas del art. 379 CP en cuanto a consumo de alcohol, o drogas o exceso de velocidad la imprudencia siempre era grave.

Por ello, como se había señalado que “la expresión en todo caso no estaba en la redacción de la imprudencia menos grave” ello motivaba que fuera evaluable atendiendo a las circunstancias del caso “apreciadas por el tribunal”.

Con ello, se trata de objetivizar que existe imprudencia menos grave EN TODO CASO cuando para la producción del hecho haya sido determinante la comisión de alguna de las infracciones graves de las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial

Sin embargo, no llega a ser del todo cierto que se produce una obligatoria vinculación a considerar que si hay infracción grave siempre existirá imprudencia menos grave porque

anuda que para la producción del hecho haya sido determinante la comisión de alguna de las infracciones graves de las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Y añade a continuación que La valoración sobre la existencia o no de la determinación deberá apreciarse en resolución motivada.

Quiere esto decir que la diferencia que va a existir entre la anterior regulación y la presente es que, de salida podría existir una imprudencia menos grave en principio si se ha cometido una infracción grave administrativa, pero se exige que para la producción del hecho haya sido determinante la comisión de una infracción grave, por lo que se introduce un vínculo de causalidad entre la infracción grave y el hecho final, lo que se debería valorar y motivar en el auto que se dicte a tal efecto, ya que se sustituye la referencia que antes existía de que “apreciada la entidad de la infracción grave por el juez o tribunal” por la de La valoración sobre la existencia o no de la determinación deberá apreciarse en resolución motivada.

El problema había surgido porque en la redacción anterior la infracción grave del art. 76 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre podría ser imprudencia grave o menos grave. Pero lo que no se podía hacer es, como se ha estado haciendo, archivar una denuncia por siniestralidad vial que reuniera los presupuestos de constancia en la denuncia de lesión apriorística del art. 147.1 CP y que la infracción denunciada fuera grave del art. 76 antes citado, como más tarde hacemos referencia al analizar la Sentencia del TS 421/2020, de 22 de julio.

Sin embargo, el problema vino porque el legislador había adicionado un inciso final referido con la expresión apreciada la entidad de esta por el Juez o el Tribunal para entender que se permitía al juez de instrucción valorar también la entidad de la infracción, lo cual era extraño y contradictorio con la referencia que ya se había hecho en la LO 2/2019 a:

1. Recuperar como imprudencia menos grave el resultado lesional del art. 147.1 CP.
2. Tratar de dar contenido objetivable a la imprudencia menos grave poniendo referencias en el listado de infracciones del art. 76 TRLTSV, señalando que “se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave”.

Cierto y verdad es que no incluyó la expresión “en todo caso” como sí se hizo en el art.

142.1.2º CP cuando se concretó que “A los efectos de este apartado, se reputará en todo caso como imprudencia grave la conducción en la que la concurrencia de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 determinara la producción del hecho”.

En este último caso sí que es cierto que se quiso decir: “esto es así”: Si hay delito del art. 379 CP siempre hay en cualquier caso imprudencia grave. Sí o sí. Y eso ahora sí que se recupera en el ámbito de la imprudencia menos grave de los arts. 142.2 y 152.2 CP, pero no del todo, ya que no se vincula siempre “en todo caso” la existencia de la imprudencia menos grave a que exista una infracción grave, ya que se exige una motivación para desterrar que se trate de una imprudencia menos grave en una resolución, para evitar el directo auto de archivo.

Así, cierto y verdad es que existirá imprudencia menos grave EN TODO CASO cuando para la producción del hecho haya sido determinante la comisión de alguna de las infracciones graves de las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

IMPORTANTE: Con ello, si no se aprecia por el juez ese vínculo causal entre la infracción grave y la producción del hecho no existirá imprudencia menos grave, y, además, todo ello deberá reflejarse en una resolución judicial motivada, lo que aleja el dictado prematuro de autos de archivo por el juez de instrucción y se obliga a analizar caso por caso para comprobar el grado de concurrencia de la infracción grave denunciada en la denuncia interpuesta con su determinación en la infracción con la producción del hecho del accidente.

La cuestión era que el último inciso de los arts. 142.2 y 152.2 CP de apreciada la entidad de esta (de la infracción grave) por el Juez o el Tribunal es el que ha sido interpretado en muchísimos casos para acordar la no admisión de denuncias de siniestralidad vial presentadas cumpliéndose los requisitos en las denuncias fijados en los arts. 142.2 y 152.2 CP, a saber:

- a) Hacer mención a que los hechos son constitutivos de imprudencia menos grave y explicarlos.
- b) Ubicar la maniobra en una infracción grave del art. 76 TRLTSV, o en otra maniobra que se entienda constitutiva de imprudencia menos grave según la jurisprudencia.
- c) Fijar que las lesiones sufridas pueden estar incluidas en el art. 147.1 CP.

Con ello, la praxis de la judicialización de la siniestralidad vial había demostrado que se había entendido que ese inciso final daba más posibilidades de archivo que las que el legislador quiso ubicar con esa mención, que lo era solo para casos excepcionales en donde se apreciara que la infracción no era importante para ser entendida como una imprudencia menos grave, aunque la lesión fuera del art. 147.1 CP, pero con un criterio restrictivo, y -lo que es más importante- después de haber sido admitida a trámite y que el médico forense hubiera reconocido al lesionado, se hubiera evaluado el atestado elaborado y/o escuchado a la aseguradora acerca de la realidad contenida en la denuncia. Pero todo ello no se ha venido realizando así, sino que el volumen de autos de archivo ha determinado que a los perjudicados se les volviera a enviar a la jurisdicción civil para resolver el conflicto con la aseguradora y el asegurado al que se reclamaba la imprudencia menos grave.

Es decir, que el camino recorrido por la LO 2/2019 no había servido para nada, porque se había regresado a la situación anterior a esta norma, cuál era la de derivar el tráfico como imprudencia menos grave a la jurisdicción civil, incrementando el gasto y el daño a los perjudicados.

Cierto y verdad es que en la redacción que se introdujo en la LO 2/2019 también se adicionó en los casos de homicidio imprudente del art. 142 CP en cuanto a la imprudencia menos grave en el apartado 2º del art. 142 CP que:

«Si el homicidio se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se podrá imponer también la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de tres a dieciocho meses. Se reputará imprudencia menos grave, cuando no sea calificada de grave, siempre que el hecho sea consecuencia de una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, apreciada la entidad de ésta por el Juez o el Tribunal».

Sin embargo, este tema no ha tenido y traído tantos problemas como esta misma mención en el art. 152.2 CP para el caso de lesiones, ya que al tratarse en el art. 142 CP de supuestos de homicidio resultaba más difícil el archivo directo y de plano conforme se presentaba la denuncia.

En cualquier caso, vemos que no se ha introducido una reforma que vaya a quitarle al juez

unas posibilidades valorativas y supeditar la vía penal a la existencia de una infracción administrativa grave de la circulación, ya que se exige esa vinculación entre la infracción grave y su influencia en la determinación del hecho final producido.

La importancia de la modificación es que se exige que si el juez va a dictar el archivo que motive la inexistencia de esa determinación entre infracción grave y hecho producido, lo que será imposible con la presentación de la denuncia, ya que, al menos, se deberán practicar mínimas diligencias instructoras aunque nos encontremos ante un delito leve, a fin de ahondar en lo que ocurrió y cómo ocurrió, incluyendo el reconocimiento por el médico forense del lesionado. Con ello, se mantienen los criterios ya fijados en la Sentencia del TS 421/2020. de 22 de julio. Veamos.

IV. Sentencia del TS 421/2020, de 22 de julio

El tema de la imprudencia menos grave fue llevado a Acuerdo Plenario con el fin de resolver el interés casacional sobre el alcance de la reforma del CP por LO 2/2019 y fijar criterio en torno a la imprudencia menos grave.

En esta sentencia se fijó un iter a seguir ante casos de denuncias donde constaran los requisitos apriorísticos que hacían derivar, en un principio, a tramitar procedimiento por delito leve del art. 152.2 CP, y que eran:

1. Infracción grave del art. 76 TRLTSV que da lugar a una presunción, en principio, de imprudencia menos grave.

2. Referencia en la denuncia de que existe un resultado lesivo del art. 147.1 CP que atrae los hechos a la imprudencia menos grave.

3. Pero la imprudencia menos grave es más por desvalor de la acción que por el resultado. Lo que ocurre es que este se exige en el texto penal para ubicarlo bien en el art. 142 o en el art. 152 CP, ya que, si no hay lesión, al menos, del art. 147.1 CP no habría delito de imprudencia menos grave.

Señala la sentencia TS 421/2020 que:

«La presencia de una infracción grave supone una presunción de imprudencia menos grave.

Emplaza, en principio, a incoar diligencias para esclarecer los hechos y delimitar la magnitud de la negligencia.

(...) Una infracción grave de tráfico constituye una presunción, un criterio orientativo, de que, prima facie, estaremos ante una imprudencia menos grave. Para desactivar esa especie de presunción, salvo casos muy claros (vgr., y por usar un ejemplo tópico, alcance por detrás a escasa velocidad en un momento de colapso circulatorio con continuas retenciones) ordinariamente será necesario incoar diligencias, indagar y decidir mediante una motivación especial».

Recordemos las reflexiones clave en este sentido de la Sentencia del TS 421/2020 a tal efecto:

1. La imprudencia menos grave no puede equipararse a la antigua imprudencia leve.
2. La nueva imprudencia menos grave tampoco se integra totalmente en la imprudencia grave, y no se nutre de las conductas más leves de la imprudencia, sino que constituye una nueva categoría conceptual.
3. La nueva modulación de ese nivel de imprudencia delictiva contempla un matiz diferenciador de grados o niveles de gravedad; la vulneración del deber de cuidado es idéntica en una y otra y la diferencia está en la intensidad o relevancia -la imprudencia leve atípica vendría referida, por exclusión de las otras dos categorías, a la vulneración de deberes de cuidado de insuficiente entidad o relieve y de mayor lejanía a la imprudencia grave-.
4. La menor gravedad significa, en estos términos, partir de una previa valoración de la entidad o intensidad en la infracción de los deberes referidos, constitutivos de la imprudencia grave, que, ante las circunstancias concurrentes, se degrada o desvalora
5. En una aproximación hermenéutica al concepto de imprudencia menos grave, es precisa una vulneración de cierta significación o entidad de los deberes normativos de cuidado, en particular de los plasmados en los preceptos legales de singular relevancia, sin exclusión de los sociológicos.

6. La imprudencia menos grave ha de situarse en el límite superior de aquellas conductas que antes eran consideradas como leves y que el legislador ha querido expresamente despenalizar, encontrándose supuestos que, por la menor importancia y relevancia del deber de cuidado infringido, de conformidad con los requisitos objetivos y subjetivos exigidos por la jurisprudencia para ello, y a los que con anterioridad se ha hecho referencia, pueden ser considerados como menos graves.

7. La imprudencia menos grave puede ser definida como la constitución de un riesgo de inferior naturaleza, a la grave, asimilable en este caso, la menos grave, como la infracción del deber medio de previsión ante la actividad que despliega el agente en el actuar correspondiente a la conducta que es objeto de atención y que es la causalmente determinante, única o plural, con el resultado producido, de tal manera que puede afirmarse que la creación del riesgo le es imputable al agente, bien por su conducta profesional o por su actuación u omisión en una actividad permitida social y jurídicamente que pueda causar un resultado dañoso. Así, mientras la imprudencia grave es la dejación más intolerable de las conductas fácticas que debe controlar el autor, originando un riesgo físico que produce el resultado dañoso, en la imprudencia menos grave, el acento se debe poner en tal consecuencia, pero operada por el despliegue de la omisión de la diligencia que debe exigirse a una persona en la infracción del deber de cuidado en su actuar (u omitir).

8. Respecto a la referencia a la LO 2/2019 y la inclusión de la "infracción grave" en el ámbito de la imprudencia menos grave es claro que la referencia a una infracción grave de las normas sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial remite al TRLTSV y su listado de infracciones graves. Además, no tiene la norma afán de proporcionar con esa remisión una definición única y excluyente de la imprudencia menos grave. Es solo una indicación orientadora.

9. Estamos ante una presunción legal de imprudencia grave; no ante una definición excluyente o totalizadora.

10. La nueva caracterización de la imprudencia menos grave, presenta un relevante matiz frente a la especificación de la imprudencia grave. La presencia de una infracción grave de tráfico, según la catalogación administrativa, empuja en principio al marco de la imprudencia menos grave y aleja de la imprudencia leve no punible. Ahora bien, eso no significa ni que no puedan existir otros casos de imprudencia menos grave; ni que siempre que se dé una

infracción grave de tráfico la imprudencia haya de ser calificada de menos grave.

11. Pueden aparecer supuestos en que sin identificarse una infracción administrativa grave estemos ante una imprudencia menos grave

12. También -es lógico- existirán casos en que la infracción de tráfico administrativa adquiera la consideración de muy grave, y, sin embargo, no alcance el nivel de la gravedad a efectos penales exigido por los arts. 142 y 152. Debemos acudir entonces a la imprudencia menos grave para ofrecer la respuesta penal adecuada.

13. Pero, igualmente, son concebibles supuestos en que se constate la presencia de una infracción grave y no estemos ante una imprudencia menos grave:

- Bien porque el Juez o Tribunal considere que la imprudencia alcanza magnitud suficiente para colmar el concepto penal de imprudencia grave.

- O bien, en el otro extremo, por entenderse que, aunque concurra una infracción grave viaria, la imprudencia no desborda los linderos de la imprudencia leve en sentido jurídico penal. El juez o tribunal no queda convertido en esclavo de la catalogación administrativa. No estamos ante la resurrección de la imprudencia simple con infracción de reglamentos.

14. La presencia de una infracción grave de tráfico -que es la pauta orientadora introducida en 2019- puede determinar:

a) Una imprudencia grave si el Juez o Tribunal lo estima así a la vista de las circunstancias que implican esa mayor magnitud de la infracción del deber de cuidado.

b) Una imprudencia menos grave, que, según esa pauta, debiera ser lo ordinario, aunque aquí se imponen matices.

c) Una imprudencia leve si el Juez o Tribunal no aprecia entidad suficiente en la infracción como para categorizarla penalmente de menos grave, en supuestos que tampoco serán insólitos o excepcionales.

Pero, en todo caso, habría que explicar con claridad en la Exposición de Motivos cuál es el

objetivo de la reforma, a fin de quede expresa constancia de la mens legislatoris en esta referencia en la introducción y explicación de la norma, a fin de precisar cuál es el alcance de esa anulación del inciso final para la recuperación del juicio de faltas en toda su esencia.

Lo que se había hecho hasta la fecha era crear un volumen numeroso de autos de archivo ante denuncias donde concurrían los presupuestos mínimos de:

a) Citar la infracción grave del art. 76 TRLTSV.

b) Citar la lesión del art. 147.1 CP.

Si esto era así, lo que debe hacer el juez de instructor es, como señala la Sentencia del TS 421/2020 es incoar procedimiento por delito leve y citar al lesionado ante el médico forense.

Sin embargo, habida cuenta la reiteración a seguir convirtiendo el procedimiento penal del art. 152.2 CP en una auténtica ficción y seguir derivando la siniestralidad vial a la jurisdicción civil es por lo que se presentó la Proposición de Ley Orgánica de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor que ha determinado la aprobación de la LO 11/2022 para la supresión del antes citado inciso final que determina la remisión al procedimiento penal del art. 152.2 CP irremisiblemente a todos los casos en los que exista infracción grave, o maniobra que deba entenderse determinante de una imprudencia menos grave, así como, al menos, lesiones del art. 147.1 CP.

Con ello, se exige ese vínculo causal entre infracción grave y hecho producido, no hay vinculación entre infracción administrativa y delito y se siguen los cauces de la jurisprudencia en la sentencia del TS 421/2020 antes citada al ponerse el acento en la determinación de esa vinculación entre infracción grave y hecho producido, por lo que si el juez quiere archivar deberá motivar adecuadamente esa exclusión después de haber llevado a cabo las diligencias básicas esenciales para poder fijar esa determinación excluyente.

Con ello, son dos cuestiones clave:

1. No cabe el archivo directo derivando la denuncia a la vía civil si en casos de muerte o lesiones de los arts. 147.1, 149 o 150 CP en accidente de tráfico concurre infracción grave

del art. 76 citado y denunciando que concurre, pues, imprudencia menos grave. No cabe ya con esta reforma que el juez pueda apreciar la menor entidad de la infracción grave administrativa para derivar el caso a la imprudencia leve, y, por ello, a la vía civil de forma directa.

2. Hay que motivar para archivar la no determinación entre infracción grave y producción del hecho tras practicar diligencias.

3. No cabe el archivo directo derivando la denuncia a la vía civil si en casos de lesiones del art. 147.1, 149 o 150 CP en accidente de tráfico concurre infracción grave del art. 76 citado y denunciando que concurre, pues, imprudencia menos grave. No cabe ya con esta reforma que el juez pueda apreciar la menor entidad de la infracción grave administrativa para derivar el caso a la imprudencia leve, y, por ello, a la vía civil.

V. Ventajas del informe forense en penal para permitir acuerdos

La cuestión era que si la compañía de seguros no había realizado consignación alguna le iban corriendo los intereses del art. 20 de la Ley de contrato de seguro y desde la fecha del accidente hasta la consignación para pago (1), lo que conllevaba para la aseguradora el interés del nº 4 del art. 20 de la citada Ley (2) con el doble tramo en el cómputo de intereses, de tal manera que en los dos primeros años devengaría la obligación de pago de un interés anual igual al del interés legal del dinero vigente en el momento en que se devengue, incrementado en el 50%, con lo que la aseguradora procuraba, o bien consignar cuanto antes para evitar estos intereses, o, en todo caso, hacerlo antes del segundo año desde el accidente, ya que a partir del mismo los intereses se devengarían con el interés anual no podrá ser inferior al 20%, con lo que, si está en un 3% y en el caso anterior solo se aplicaba el incremento del 50% del mismo, a partir del segundo año se iba al 20% nada menos.

Ello propiciaba que a tenor del informe forense que se había llevado a cabo por la tramitación del juicio de faltas se llegaba a transacciones más sencillas y el perjudicado cobraba antes de la celebración del juicio sin necesidad de su celebración, y en unos momentos anteriores al año 2015, que es cuando cambia todo esto y se despenalizan las faltas con un interés legal que estaba entre el 4 y el 5%.

Pues bien, esa era la situación en un momento en el que era más sencillo para los perjudicados de un accidente de tráfico obtener la indemnización que le correspondía con

arreglo a derecho. ¿Qué ocurrió? Pues que el error grave de no incluir el art. 621 CP en la regulación de la imprudencia ha conllevado un auténtico camino de espinas para muchos ciudadanos que desde el año 2015 hasta la fecha han sufrido un accidente de tráfico, y que a raíz de la LO 1/2015 han visto cómo han tenido que afrontar sus gastos previos y pagar para poder acudir a una jurisdicción civil en donde ya había un colapso al que se añadía un considerable volumen de casos que, además, estaban siendo resueltos por transacción, como decimos, en el 80% de los casos.

En este estado de cosas hay que entender, pues, que el contenido y objeto de la LO 11/2022 analizada constituye una opción de política legislativa saludable para recuperar de lleno “y sin excepciones” el juicio de faltas anterior a la LO 1/2015.

VI. Modificación de las penas de multa en el art. 152.2 CP

Importante es también la reducción de la pena de multa que se opera en el art. 152.2 CP, ya que sin ser preciso realizar tabla comparativa alguna por su claridad la redacción nueva queda (destacando en negrita lo nuevo):

«2. El que por imprudencia menos grave causare alguna de las lesiones a que se refiere el artículo 147.1, será castigado con la pena de multa de uno a dos meses, y si se causaren las lesiones a que se refieren los artículos 149 y 150, será castigado con la pena de multa de tres meses a doce meses».

Quiere esto decir que de lo que se trata es de reducir la multa en los casos de lesiones del art. 147.1 CP y adecuarlo a la menor gravedad del hecho, ya que en la redacción anterior, aunque la gravedad de las lesiones fuera distinta la pena era la misma en los tres casos de los arts. 147.1, 149 y 150, y ahora se fija en la de 1 a 2 meses de multa en los casos de lesiones del art. 147.1 CP, lo que es de toda lógica aplicando la proporcionalidad en la imposición de las penas.

VII. Delito de fuga del art. 382 CP

Por último, importante es que se haya resuelto el grave error detectado en la redacción del delito de fuga del art. 382.1 CP.

Veamos el esquema comparativo entre ambas redacciones donde se ve con claridad la reforma.

LO 11/2022	Redacción CP anterior
<p>«1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se les causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.»</p>	<p>1. El conductor de un vehículo a motor o de un ciclomotor que, fuera de los casos contemplados en el artículo 195, voluntariamente y sin que concurra riesgo propio o de terceros, abandone el lugar de los hechos tras causar un accidente en el que fallecieran una o varias personas o en el que se le causare lesión constitutiva de un delito del artículo 152.2, será castigado como autor de un delito de abandono del lugar del accidente.</p>

En este caso lo que se ha hecho es recoger que en los casos de cualquier tipo de imprudencia en los que el conductor se dé a la fuga existirá delito de fuga, ya que la redacción anterior del art. 382.1 CP había determinado que se hayan dictado algunas sentencias absolutorias al apreciarse que la imprudencia no era menos grave, dado que el tipo penal señalaba que solo habría delito de fuga si fallecía alguien o se causaban lesiones del art. 152.2 CP, que se refería a la imprudencia menos grave, por lo que si la conducta lo era por imprudencia grave, por ejemplo, no existía delito de fuga.

En la actualidad se pone el acento en el tipo de lesiones causadas por el accidente, y no en si la imprudencia cometida es grave o menos grave, por lo que, si éstas están incluidas en los arts. 147,1, 149 o 150, existirá delito de fuga con independencia del tipo de imprudencia cometido.

VIII. Persecución de estos delitos

Se incluye una reforma en el párrafo 4º del art. 142 CP (muerte por imprudencia menos grave) en la que en los casos de imprudencia menos grave no hará falta expresa denuncia.

LO 11/2022	Redacción CP anterior
<p>Párrafo 4º art. 142.2 CP</p> <p>«Salvo en los casos en que se produzca utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, el delito previsto en este apartado solo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal.»</p>	<p>El delito previsto en este apartado solo será perseguible mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal</p>

Ello es complementado con la disp. final 1ª de esta LO 11/2022 que afecta a la modificación del TRLTSV.

El apartado 1 del art. 85 TRLTSV queda redactado como sigue:

«1. Cuando en un procedimiento sancionador se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca indicios de delito perseguible de oficio, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si procede el ejercicio de la acción penal, y acordará la suspensión de las actuaciones.

En todo caso, cuando se produzca un accidente de tráfico con resultado de lesión o muerte, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento de la autoridad judicial, acompañando la comunicación del oportuno atestado».

NOTAS

(1) “3.º Se entenderá que el asegurador incurre en mora cuando no hubiere cumplido su prestación en el plazo de tres meses desde la producción del siniestro o no hubiere procedido al pago del importe mínimo de lo que pueda deber dentro de los cuarenta días a partir de la recepción de la declaración del siniestro.”

(2) “4.º La indemnización por mora se impondrá de oficio por el órgano judicial y consistirá en el pago de un interés anual igual al del interés legal del dinero vigente en el momento en que se devengue, incrementado en el 50 por 100; estos intereses se considerarán producidos por días, sin necesidad de reclamación judicial.

No obstante, transcurridos dos años desde la producción del siniestro, el interés anual no podrá ser inferior al 20 por 100.”

1.3. Infracciones que se cometen sobre los ciclistas: individuales o en grupo. Penales o administrativas.

En este apartado haremos hincapié en aquellas infracciones administrativas en las que pueden incurrir los conductores de vehículos a motor o ciclomotores sobre ciclistas en general.

- Infracción administrativa al artículo 46.1.5a) RGCIR: “circular con un vehículo sin moderar la velocidad y, en su caso, sin detenerse cuando lo exigen las circunstancias (presencia de ciclistas entre otras)”, calificada de grave de conformidad al artículo 76 m) LSV y sancionada con multa de 200 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).
- Infracción administrativa al artículo 59.1.5c) RGCIR: “entrar con el vehículo reseñado en un paso de ciclistas, quedando detenido de forma que impide u obstruye la circulación transversal”, calificada de grave de conformidad al artículo 76 c) LSV y sancionada con multa de 200 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).
- Infracción administrativa al artículo 64-5b) RGCIR: “no respetar la prioridad de paso para ciclistas, con riesgo para éstos”, calificada de grave de conformidad al artículo 76 c) LSV, sancionada con multa de 200 euros (artículo 80 LSV) y 4 puntos a detraer (Anexo II LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).
- Infracción administrativa al artículo 85.4.5b) RGCIR: “adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario”, calificada de grave de conformidad al artículo 76 c) LSV, sancionada con multa de 200 euros (artículo 80 LSV) y 4 puntos a detraer (Anexo II LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).
- Infracción administrativa al artículo 94.1-b) RGCIR: “parar en un paso para ciclistas”,

calificada de grave de conformidad al artículo 76 d) LSV y sancionada con multa de 200 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 94.1-a.5f) RGCI: “estacionar en un paso para ciclistas”, calificada de grave de conformidad al artículo 76 d) LSV y sancionada con multa de 200 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).

- Infracción administrativa al artículo 168-5c) RGCI: “no respetar la preferencia de paso de ciclistas en un tramo señalado con marca vial de paso para ciclistas”, calificada de grave de conformidad al artículo 76 d) LSV y sancionada con multa de 200 euros (artículo 80 LSV). El responsable de la infracción será el conductor (artículo 82 LSV), siendo competente para sancionar el Alcalde (artículo 84 LSV).

2. Tipos de accidentes más comunes.

El número de ciclistas fallecidos en nuestras carreteras a lo largo del año 2015 alcanzó la cifra de 42 personas, lo cual se sitúa cerca de los mínimos de la última década.

Desgraciadamente, el número de accidentes no ha dejado de incrementarse y, con ellos, el de los heridos leves y graves, que aún se cuenta por miles.

Para poder disminuir este incremento, se deben conocer con precisión cuales son los accidentes más comunes que sufren los ciclistas:

- **Colisión Fronto-Lateral:** Es el más frecuente; ocurren en un 48% de los casos, con mayor frecuencia en las zonas urbanas, debido a la cantidad de cruces de calles que existen. Tiene lugar cuando un ciclista circula a la derecha de un vehículo y el conductor gira sin percatarse de su presencia, debido a que aquel se encontraba en un punto ciego.

El hecho de que el ciclista esté situado a la derecha se suele deber a que circula por un carril bici o bien que el ciclista ha optado por no ocupar el centro del carril normal –un hábito bastante frecuente, para evitar retenciones, facilitando el paso de vehículos motorizados-.

El accidente de este tipo más grave ocurre cuando el vehículo que gira es un vehículo de grandes dimensiones. Ya que el punto ciego en este tipo de vehículos es mayor, y aunque el ciclista se pare al percatarse del riesgo, puede ser arrollado por éste, debido a la trazada que dibuja este tipo de vehículos.

- Impacto lateral en un cruce de calles: un 12 % de los casos; se dan también en zonas urbanas cuando uno de los dos vehículos incumple la obligatoriedad de ceder el paso al otro. El motivo principal suele ser la falta de visibilidad en el cruce, debido a los vehículos estacionados cerca de la intercepción y que la bicicleta debido a su escaso volumen,

Impacto contra la puerta abierta de un vehículo estacionado: también suceden con una frecuencia del 12 %; nuevamente se da en zonas urbanas y raras veces en zonas interurbanas. Ocurre cuando el conductor u ocupante de un vehículo estacionado abre la puerta del mismo sin asegurarse que no se aproximan otros vehículos. Esta circunstancia es aún más peligrosa cuando existe un carril bici entre el estacionamiento de vehículos a motor y el acerado, ya que el copiloto del vehículo estacionado actúa con menos precaución a la hora de abrir la puerta, ya que generalmente por ese lado del vehículo se accede directamente a la acera.

- Colisión lateral durante un adelantamiento: este tipo de accidentes ocurre tanto en vías urbanas como interurbanas. Se producen cuando se va a proceder al adelantamiento de un ciclista o grupo de ellos, sin respetar la distancia lateral de seguridad de 1,5 metros. Ante esta circunstancia puede ocurrir que el accidente se produzca por colisión lateral o se provoque la caída del ciclista sin tocarlo, producida por las turbulencias generadas por el vehículo que adelanta al ciclista, las cuales serán mayores en función de las dimensiones del vehículo y de la velocidad a la que circulen. Dichas turbulencias en un primer momento tienden a separarte del vehículo que adelanta y posteriormente succionan al ciclista, lo que puede provocar caídas muy graves.

- Colisión por alcance: son los menos habituales, un 5 % de los accidentes donde se encuentren implicados ciclistas son por alcance, no obstante, son los que más cifras de

fallecidos dejan. Son más habituales en las vías interurbanas, siendo más anecdóticos que ocurran en vías urbanas. Se debe principalmente a la falta de visibilidad y al exceso de velocidad por parte del conductor.

- La mayor parte de los accidentes de tráfico, con ciclistas implicados, suceden en las zonas urbanas, de ahí la importancia de una correcta preparación de los miembros de la Policía Local, cuya competencia exclusiva, según establece el artículo 53.C de la Ley Orgánica 2/86 de 13 de marzo de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, es “Instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano”.
- Por su cercanía, los miembros de la Policía Local suelen llegar al lugar del siniestro en un corto periodo de tiempo. Esa rapidez unida a una correcta intervención policial, sabiendo actuar ante estos casos, pueden salvar vidas o evitar que las lesiones provocadas se agraven.

2.1 Lesiones más frecuentes.

El uso de la bicicleta como medio de transporte va creciendo considerablemente con el paso de los años. Cada vez es más frecuente encontrarnos con ciclistas en vías urbanas e interurbanas. Pero al entrar en convivencia la bicicleta con los vehículos a motor, hace que el número de accidentes también vaya en aumento.

Como ya sabemos, los ciclistas no tienen ningún tipo de protección a la hora de ir circulando y se encuentran muy expuestos en caso de atropello, ya que su cuerpo absorberá el impacto (contra el suelo, contra el otro vehículo o contra la propia bicicleta) y por tanto la probabilidad de sufrir lesiones será siempre muy alta. Es cierto que las motocicletas suponen un mayor riesgo ya que pueden alcanzar velocidades más elevadas e incrementan la dureza del impacto en caso de siniestro. Pero los ciclistas también pueden alcanzar velocidades importantes y además es más fácil que puedan ser víctimas de un atropello. Este último es uno de los mayores riesgos, ya que el impacto se produce con otro elemento que circula a gran velocidad.

La gravedad de las lesiones, en caso de atropello, variará mucho dependiendo de cómo

haya sucedido el atropello (atendiendo a la velocidad y tipo de atropello que haya sufrido el ciclista). Siendo las más frecuentes las siguientes:

a) Traumatismos craneoencefálicos y lesiones cerebrales. La frecuencia y gravedad de este tipo de lesiones hace que el uso del casco por parte de los ciclistas sea de vital importancia. El ciclista, al caer, puede golpear su cabeza contra el vehículo o el pavimento quedando, en algunos casos, incapacitado de forma permanente o perdiendo la vida.

b) Lesiones medulares. Una caída aparatosa y el impacto contra el vehículo pueden producir lesiones medulares en la víctima, pudiendo sufrir paraplejia, en el peor de los casos.

c) Rotura de huesos. Dependiendo del impacto y el tipo de caída, el ciclista está más expuesto a la rotura de unos huesos u otros.

Habitualmente ocurren fracturas en clavículas y miembros superiores al tratar de frenar la caída con los brazos, pero también pueden producirse en costillas y miembros inferiores.

d) Heridas en cara y extremidades y abrasiones de la piel. La caída al suelo de la persona atropellada puede dar lugar a heridas más o menos superficiales (algunas pueden requerir puntos de sutura), además de abrasiones de la piel al deslizarse por el asfalto. Este tipo de heridas, cuando afectan al rostro, pueden derivar en daño estético para el accidentado.

La diferencia entre un accidente de tráfico con ciclistas heridos y el resto de accidentes, radica precisamente en que los ciclistas son vehículos peculiares, donde su conductor carece completamente de protección, excepto el casco protector, el cual es de menor eficacia que el de motocicletas.

El cuerpo del ciclista golpea directamente con cualquier objeto, ya sea otro vehículo implicado en el accidente o cualquier elemento que se encuentre contiguo a la calzada (señales de tráfico, guardarraíles, bordillos, asfalto, etc...) por ello generalmente los ciclistas van a sufrir lesiones más graves en comparación con otro accidente de las mismas características donde se conduzca otro tipo de vehículo.

Tras un atropello es importante acudir a un hospital, aunque el impacto y las consecuencias aparentemente sean leves. Aunque la víctima pueda moverse es importante que no intente

mover aquellas zonas donde cree que tiene una fractura o, si está inconsciente, esperar a que sea asistida por los servicios de emergencia.

3. Señales y marcas viales destinadas a ciclistas.

Esta unidad didáctica no lleva índice, sino que se destina a exponer las señales de circulación y marcas viales que se recogen en el Anexo I del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/03 de 21 de noviembre, dentro del cual se distinguen 6 puntos:

- 1- Señales y órdenes de los Agentes de la Circulación.
- 2- Paneles de mensaje variable.
- 3- Señales de balizamiento.
- 4- Semáforos.
- 5- Señales verticales de circulación.
- 6- Señalización horizontal y marcas viales

Concretamente nos centraremos en las señales verticales y marcas horizontales que afectan directamente a los ciclistas o estén relacionadas con este colectivo, las cuales se exponen a continuación:

- **Semáforos:** Incluidos en el punto 4 del anexo I. Una bicicleta, cuando se encuentra circulando por las vías públicas, como vehículo que es, debe obedecer lo que marque cualquier semáforo, no obstante, los semáforos para ciclistas (con la silueta de la bicicleta) se refieren no solamente a bicicletas y otros ciclos, sino también a ciclomotores (Aunque los ciclomotores ya no pueden ir por el carril bici).



- Señales verticales de circulación: Se incluyen en el apartado 5º del anexo I.

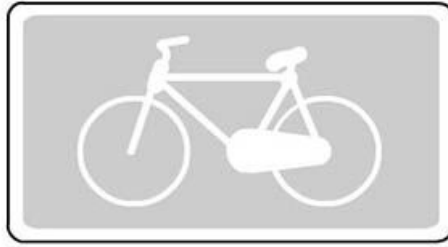
a) P-22. Ciclistas. Peligro por la proximidad de un paso para ciclistas o de un lugar donde frecuentemente los ciclistas salen a la vía o la cruzan



b) R-407 A. Vía reservada para ciclos o vía ciclista. Obligación para los conductores de ciclos de circular por la vía a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarla



c) S-33. Senda ciclable. Indica la existencia de una vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.



d) R-505. Fin vía reservada. Señala el lugar desde donde deja de ser aplicable una anterior señal de vía reservada para ciclos



e) R-407 A + R-410. Espacio separado peatón/ciclista. Vía reservada para ciclos o vía ciclista y para peatones



- Grupo de señales situadas junto al viario general. Entran dentro de las señales verticales que hemos visto anteriormente.

a) Señal S-64. Carril bici o vía ciclista adosada a la calzada.



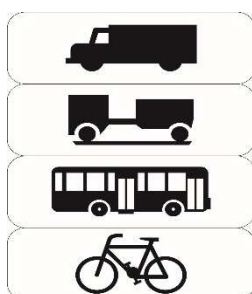
Indica que el carril sobre el que está situada la señal de vía ciclista sólo puede ser utilizado por ciclos. Las flechas indicarán el número de carriles de la calzada, así como su sentido de la circulación.

b) Adaptación de la señal S-64. Carril bici o vía ciclista adosada a la calzada en sentido contrario.



- Señalización informativa. Este tipo de señales, se encuentran situadas en el viario general, dirigidas fundamentalmente a los ciclistas, para informarles de la presencia de infraestructuras especiales para ellos.

a) Señal S-880. Aplicación de señales a la bicicleta. Panel complementario, el cual indica, bajo la señal vertical correspondiente, que la misma se refiere exclusivamente a los vehículos que figuran en el panel, y que pueden ser camiones, vehículos con remolque, autobuses o ciclos.



b) Panel informativo de vía frecuentada por ciclistas. Se suelen colocar al inicio de las vías

que forman parte de las rutas más utilizadas por ciclistas y por la que circulan un número elevado de los mismos. Suelen tener la leyenda “ATENCIÓN Carretera frecuentada por ciclistas, circule con precaución”. Dicho cartel incluye la señal P-22, señal R-301 y un pictograma informativo de la distancia de seguridad que se debe mantener a la hora de adelantar a un ciclista o grupo de ellos. Al mismo tiempo se pueden incluir más datos, como son la distancia que afecta dicho panel, o los días y horarios más frecuentados. Podemos verla de fondo blanco o bien con fondo amarillo, para hacerlas más visibles.



c) Panel informativo de “ciclocalle”. Indica que se trata de una calle donde la prioridad la tienen los ciclistas. Se incluye en el panel la señal R-301.



d) Inicio y fin de acera bici. Indica la recomendación de utilizar la acera bici, pero no indica obligatoriedad.

e) Señal S-17. Aparcamiento de bicicletas. Indica un emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de bicicletas.



- Marcas viales: Se incluyen en el apartado 6 del anexo I.

a) Marca de paso para ciclistas. Se introducen en el punto 6.2 con la denominación de “marcas blancas transversales”. Es una marca consistente en dos líneas transversales discontinuas y paralelas sobre la calzada que indica un paso para ciclistas, donde éstos tienen preferencia. Se trata de la continuación del carril bici sobre el asfalto.



b) Marca de comienzo de carril reservado. Indica el inicio de un carril para uso exclusivo de la circulación de determinados vehículos. En este caso, se colocaría al inicio de un carril bici.



c) Marca de vía ciclista. Para señalar sobre el pavimento una vía ciclista o senda ciclable, se utiliza una plantilla con la silueta de una bicicleta en perspectiva, de color blanco.



3. Transporte de menores en ciclos

En la presente unidad didáctica ponemos sobre ruedas los artículos que el Reglamento General de Circulación nos deja como normas específicas en el transporte de menores, ya que generan en ocasiones dudas de actuación sobre la legalidad o no de determinados comportamientos que apreciamos en el día a día.

A tenor del artículo 12.1 y 12.2 del Reglamento General de Circulación sobre normas relativas a ciclos, ciclomotores y motocicletas, se establece lo siguiente:

“1. Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años en asiento adicional que habrá de ser homologado.

2. En los ciclomotores y en las motocicletas, además del conductor y, en su caso, del ocupante del sidecar de éstas, puede viajar, siempre que así conste en su licencia o permiso de circulación, un pasajero que sea mayor de 12 años, utilice casco de protección y cumpla las siguientes condiciones:

a) Que vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales.

b) Que utilice el asiento correspondiente detrás del conductor.

En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de dirección del ciclomotor o motocicleta”.

Podemos llegar a la conclusión, en relación con el artículo 12 arriba descrito, que en los

ciclos no se exige que el asiento sea trasero, sino que habla de asiento adicional. Tampoco prohíbe que el menor vaya entre el conductor y el manillar, a diferencia de ciclomotores y motocicletas.

Continúa el artículo 12.4 diciendo que:

“Las motocicletas, los vehículos de tres ruedas, los ciclomotores y los ciclos y bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque, siempre que no superen el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que la circulación sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.
- b) Que la velocidad a que se circule en estas condiciones quede reducida en un 10 por ciento respecto a las velocidades genéricas que para estos vehículos se establecen en el artículo 48 RGC.
- c) Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado.

En circulación urbana se estará a lo dispuesto por las ordenanzas correspondientes”.

Por tanto, en vías fuera de poblado, estará prohibido el uso de remolques que transporten personas en todo caso, en urbanas puede...

Siguiendo con el Reglamento General de Circulación, en su artículo 48.1.e) se establece que las velocidades máximas en vías fuera de poblado que no deberán ser rebasadas, salvo en los supuestos previstos en el artículo 51, son las siguientes:

“para ciclos, ciclomotores de dos y tres ruedas y cuadriciclos ligeros: 45 kilómetros por hora. No obstante, los conductores de bicicletas podrán superar dicha velocidad máxima en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía permitan desarrollar una velocidad superior”.

En vías urbanas y travesías, dispone el artículo 50 del Reglamento General de Circulación:

“la velocidad máxima que no deberán rebasar los vehículos en vías urbanas y travesías se establece, con carácter general, en 50 kilómetros por hora, salvo para los vehículos que transporten mercancías peligrosas, que circularán como máximo a 40 kilómetros por hora.”

Recordar lo dispuesto en el artículo 47 LSV sobre el casco de protección:

“el conductor y, en su caso, los ocupantes de bicicletas y ciclos en general estarán obligados a utilizar el casco de protección en las vías urbanas, interurbanas y travesías, en los términos que reglamentariamente se determine siendo obligatorio su uso por los menores de dieciséis años, y también por quienes circulen por vías interurbanas.

En el caso de que por Ordenanza Municipal se permita la circulación de menores en remolques arrastrados por ciclos, éstos deberán obligatoriamente hacer uso del casco de protección.

Por último haremos referencia al traslado de menores en bicicletas tándem y bicicletas con sidecar.

Las bicicletas tándem no son ciclos prohibidos ya que por construcción pueden transportar más de una persona (art. 12 RGCir).

Los menores deben llevar casco si tienen menos de 16 años cuando circulan por una vía urbana.

En cuanto a las bicicletas con sidecar, el ya mencionado artículo 12 del Reglamento General de Circulación prohíbe transportar personas en remolques, no así en sidecar. Es por ello que debemos considerar el sidecar como un asiento adicional, pudiendo por tanto transportar a un menor de hasta siete años en él siempre que el conductor sea mayor de edad.

4. Bibliografía y webgrafía

- 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
- 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 el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre
- Real Decreto 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 vial.
- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.
- Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- LO 11/2022, de 13 de septiembre
- Ley Orgánica 2/86 de 13 de marzo de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad
- <https://elderecho.com/ley-organica-modificacion-codigo-penal-imprudencia-conduccion-vehiculos-motor-ciclomotor>
- tododobretrafico.com
- <https://noticias.acunsa.es/lesiones-mas-habituales-en-ciclismo/>
- <https://www.saludmasdeporte.com/guia-las-lesiones-mas-habituales-ciclismo/>
- <https://fisiolution.com/esta-vez-toca-hablar-de-ciclismo/>
- Sentencia del TS 421/2020, de 22 de julio
- INSTRUCCIÓN DGT 11/S-124. Imprudencia de detracción de puntos a ciclistas