



De conformidad con lo dispuesto en el art. 4 del E.O.M.F. Ley 24/2007 de 9 de octubre, el art 547 y ss. de la L.O.P.J , art. 10 del R.D. Real Decreto 769/1987, de 19 de junio de Policía Judicial, y art 773.1 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, dando cumplimiento a las Instrucciones 3/2006 y 5/2007 y Circular 10/11 de la Fiscalía General del Estado, y del oficio del Excmo. Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, de 21 junio de 2021, con el objeto de facilitar la instrucción de atestados en supuestos de uso de bicicletas, Vehículos de Movilidad Personal y asimilados, se dicta la presente

INSTRUCCIÓN 1/2021

1.- El concepto de vehículo de motor y ciclomotor en el Código Penal.

En la redacción actual del Código Penal vigente no existe ningún precepto que defina qué debe entenderse por vehículo de motor o ciclomotor, como instrumento apto para la comisión de un delito contra la seguridad vial. (arts. 379 a 384 del C.P.)

En consecuencia, debe recurrirse al Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y reformado por el R.D. 970/2020, de 10 de noviembre, a los solos efectos de integrar aquellos conceptos, desde la perspectiva del bien jurídico protegido por los tipos penales teniendo en cuenta la potencialidad lesiva de cada vehículo.

De esta forma cualquier otro medio que pueda utilizarse para el transporte de personas o mercancías, quedará fuera de la regulación penal respecto de los delitos contra la seguridad vial, sin perjuicio de lo que dispongan las normas administrativas reguladoras de la materia.

Conforme al Anexo I LSV, el Anexo II del citado RGV, y el Anexo I del Reglamento UE 168/2013, son de aplicación las siguientes definiciones:

Vehículo: Aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a Motor y Seguridad Vial. (LSV)

Ciclo: Vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas. Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido.

Bicicleta: Ciclo de dos ruedas.

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

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

Ciclomotor: Tienen la consideración de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:

Ciclomotor de dos, tres o cuatro ruedas: Vehículo provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h., o cuya potencia máxima neta o potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kw para los demás tipos de motores.

Cuatriciclos ligeros y pesados definidos conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L6e y L7e

Ciclo de motor: Ciclos diseñados para funcionar a pedal que cuentan con una propulsión auxiliar cuyo objetivo principal es ayudar al pedaleo y la potencia de la propulsión auxiliar se interrumpe a una velocidad del vehículo ≤ 25 km/h y potencia nominal o neta continua máxima ≤ 1 000 W

(definido conforme a lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, para la categoría L1e-A.)

Vehículo de movilidad personal: Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) 168/2013.

Habiendo quedado definido el vehículo de motor, es preciso establecer las diferencias entre otros vehículos que pueden generar confusión sobre su clasificación. Para ello atenderemos con carácter general a los parámetros de potencia y velocidad entre otros relevantes a estos efectos, de manera que, en principio, *cualquier vehículo de dos o más ruedas, no autoequilibrado y con asiento, con motor eléctrico que alcance una velocidad máxima superior a 25 kms/h e inferior a 45 kms/h y/o tenga una potencia superior a 1000 W e inferior a 4000 W, es susceptible de ser considerado un CICLOMOTOR* conforme a lo que se dirá en los siguientes apartados, *en cuyo caso deberá emitirse el informe pericial que se cita más abajo*

2.- Vehículos excluidos del concepto de “vehículos a motor y ciclomotores” a efectos penales (arts. 379 a 384 CP)

- Ciclos
- Bicicletas de pedales con pedaleo asistido (las conocidas como EPAC, *Electronically Power Asisted Oyeles*)
- Por extensión:
 - Cualquier artefacto que funcione sólo a pedales
 - Cualquier otro que además de usar pedales lleve un motor eléctrico como auxilio con una potencia máxima de 250 W y/o alcance una velocidad máxima no superior a 25 kms/h.
- Los vehículos sin pedales cuya velocidad máxima por construcción no supere los 6 km/h;
- Los vehículos destinados exclusivamente a ser utilizados por personas con discapacidad física.

- Los VMP estricto sensu. 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 (p.e. *hoverboard* o *balance scooter*, *segway*, *airwheel* o monociclos eléctricos, los patinetes eléctricos comunes sin asiento).
- Los vehículos equipados con cualquier plaza de asiento para el conductor en los que el punto R se sitúe a una altura inferior o igual a 540 mm en el caso de las categorías L1e, L3e y L4e, o inferior o igual a 400 mm en el caso de las categorías L2e, L5e, L6e y L7e". (salvo las excepciones que se indican seguidamente).
- Los ciclos de motor L1e-A definidos en el Anexo II RGV por remisión al Anexo I del Reglamento UE 168/2013.

3.- Vehículos incluidos en el concepto de "vehículos a motor y ciclomotores" a efectos penales (art. 379 a 384 CP)

- Vehículos con velocidad máxima por construcción superior a 6 km/h que no son autoequilibrados y disponen de una plaza de asiento como mínimo, en la que el punto R se sitúe a altura superior a la definida en el art. 2.2.k) del Reglamento UE 168/2013 (540 mm para las categorías L1e, L3e y L4e y 400 mm para las L2e, L5e, L6e y L7e), susceptibles de ser integrados en alguna de las categorías L1e a L7e (ciclomotor de dos o tres ruedas, motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar, triciclo de motor, cuatriciclo ligero y pesado, al cumplir los requisitos de potencia y velocidad)
 - Vehículos de dos ruedas con propulsión eléctrica con potencia nominal o neta continua máxima superior a 1000 W, no superior a 4000 W y velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h tienen la consideración de *Ciclomotores* L1e-B. Todo ello, aunque el requisito referente a la altura del asiento previsto en el art 2.2 k) citado del Reglamento UE no se cumpla, pues hay que tener en cuenta la definición vigente y prioritaria de ciclomotor de la LSV y los bienes jurídicos protegidos en los tipos penales, vida e integridad física que no pueden ponerse en relación con la altura del asiento.
 - **Vehículos que pueden ser aptos para incluir en el concepto penal:**
Podría aplicarse la categoría L1e-B con la consideración de ciclomotores en el ámbito penal por incumplimiento de cualquiera de los criterios de subclasificación de la categoría conceptual L1e-A (sólo en los casos en que la velocidad pueda exceder de 25 km/h):
 - Los ciclos de motor no diseñados para pedal
 - Los que aun estando diseñados para funcionar a pedal la propulsión eléctrica no sea auxiliar o, siéndolo, no se interrumpa a una velocidad de 25 km/h.
 - Los que, aun estando diseñados para funcionar a pedal y siendo la propulsión eléctrica auxiliar e interrumpiéndose a una velocidad de 25 km/h, tengan una potencia nominal o neta continua máxima superior a 1000 W.

o **Los vehículos artesanales, trucados o modificados:**

Como ya se dice en el oficio del Fiscal de Sala de Seguridad Vial de 13 de diciembre de 2018 y en el Dictamen de 21 de junio, la homologación no es un requisito aplicable a los conceptos de vehículo a motor, ni ciclomotor, por no exigirlo el Código Penal. En consecuencia, cualquier artefacto que sirva para el desplazamiento/transporte de personas y/o mercancías que circule por la vías y terrenos descritos en el art. 2 de la LT, puede constituirse en instrumento válido para la comisión de un delito contra la seguridad vial, de los arts. 379 a 384, siempre que sus características técnicas, de potencia y/o velocidad, entre otras, permitan su clasificación en los grupos antes definidos.

Por el contrario, si a pesar de las características técnicas resultantes de la modificación, el vehículo en cuestión queda fuera del referido ámbito hipotético y conceptual de aplicación del Reglamento por darse alguno de los supuestos del art. 2.2 -por ejemplo por carecer de asiento, supuesto de patinete eléctrico sin asiento al que se le truca la potencia-, habría de negarse la subsunción en el concepto normativo de los arts. 379 y ss. CP, sin perjuicio del tratamiento que proceda desde el punto de vista administrativo. De acuerdo con la citada Instrucción 2019/S-149 TV-108 de la DGT el vehículo no podría circular por las vías objeto de regulación y procedería formular denuncia por carecer de autorización administrativa para circular y procedería la inmovilización y depósito.

Lo expuesto es aplicable tanto a vehículos de construcción artesanal, como a los de producción industrial que hayan sido manipulados o trucados.

En este sentido se ha expresado la jurisprudencia del TS¹, y el art. 4.4 del Reglamento UE.

4.- Relación con otros preceptos del Código Penal.

Con independencia de lo dicho anteriormente, sobre la aptitud de determinados artefactos para considerarlos instrumentos válidos para la comisión de un delito contra la seguridad vial de los art. 379 a 384, no puede olvidarse que los conductores de los mismos pueden ser investigados por los delitos de homicidio y lesiones imprudentes de los art. 142 y 152, (tipo básico, sin utilización de vehículo a motor o ciclomotor), si concurren sus requisitos, así como por el delito del art. 385 del C.P., si se constituyen en un riesgo grave alterando la seguridad de la vía.

Estos preceptos son de aplicación general para peatones, ciclistas, patinadores y conductores de cualquier tipo de vehículo.

5.- Aplicación de la normativa administrativa.

Todos los vehículos citados anteriormente, al igual que el resto de los medios de transporte a los que se hace referencia en la LSV, están sujetos al cumplimiento de esta norma y de sus Reglamentos, así como lo dispuesto en las Ordenanzas municipales que les fueren aplicables.

6.- El atestado.

¹ Por todas, STS sala 2ª de 13/011/1980.

Cuando hubiera que elaborar atestado por conductas presuntamente delictivas relacionadas con los preceptos penales antes citados, (art. 379 a 385, 142, 152 y 195 del C.P), además de los datos básicos de este tipo de documentos, deberán incluirse necesariamente, a los efectos de esta Instrucción:

- Descripción de las características técnicas del vehículo objeto de investigación, lo que incluye:
 - Reportaje fotográfico del mismo.
 - Documentación del fabricante y/o vendedor
 - Informe Técnico Pericial sobre potencia y velocidad, y cualquier otro parámetro que influya en su clasificación. Así como las alteraciones o transformaciones que se les hayan realizado.
- Descripción de la conducta desarrollada por el conductor, con inclusión expresa de los preceptos de la LSV y sus reglamentos que se hayan infringido, junto a informe valorativo del agente interviniente, instructor, sobre por qué considera que la conducta desarrollada es o no causa eficiente, inmediata del resultado. (relación de causalidad)
- Si el usuario o el titular del vehículo, ya sean particulares, empresas o administraciones, tienen o no concertado seguro específico o genérico de responsabilidad frente a terceros.
- Copia de las actuaciones policiales realizadas anteriormente con el conductor, con motivo del uso de estos vehículos.
- Inmovilización del vehículo conforme a lo dispuesto en los arts. 104.1.b) LSV, art. 25 del RG de Circulación, o decomiso del art. 385 bis del CP, conforme a lo dispuesto en la Instrucción 1/11, de 11 de enero de 2011 de la Fiscalía Superior de Andalucía.
- Si en el curso de la investigación se detectaran infracciones de la normativa administrativa contenida en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, sobre procedimientos de homologación de vehículos de motor, la Ley 21/1992, de 16 de julio, *de Industria*, el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, LGDCU, o norma Autonómica o Municipal sobre estas materias, se elaborará un informe específico sobre dichas infracciones, con identificación de personas, empresas, comercios o distribuidores presuntamente implicados. Dicho informe se unirá al atestado si es en el curso de una investigación por delito, o se remitirá al Fiscal Delegado de Seguridad Vial en otro caso.

7.- Disposiciones generales.

Con la finalidad de garantizar la protección física y los derechos de los colectivos más vulnerables en la vía pública, así como el cumplimiento efectivo de las obligaciones de vigilancia y control del tráfico que compete a los cuerpos policiales, es

de gran relevancia incrementar los controles de alcohol, drogas y velocidad de los vehículos, cualesquiera que sean sus características técnicas, incluidos VMP y las bicicletas en cuanto están todos sujetos a la LSV.

Asimismo, cuando se detecte una situación de riesgo relevante o extremo para la vida o integridad física en niños o menores conductores u ocupantes, lo comunicarán al Fiscal Delegado para que, en su caso, dé cuenta al Fiscal de Menores.

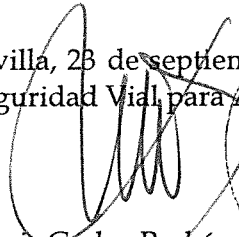
La invocación de error de la norma aplicable por parte del conductor de un vehículo de los citados en esta Instrucción, habrá de ser valorada por el Fiscal, por lo que no se exime de la obligación de levantar atestado.

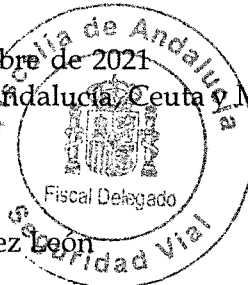
Con periodicidad trimestral se remitirán al Fiscal Delegado los datos sobre sanciones impuestas e inmovilizaciones, retiradas y depósitos de VMP y bicicletas y controles antes citados.

Como se señala en el oficio del Fiscal de Sala, al que nos remitimos, todas las unidades de Policía de Tráfico deberán mantener relación fluida con el Fiscal Delegado de Seguridad Vial de su territorio, ateniéndose a las indicaciones de éste.

En lo sucesivo los atestados por delitos referidos a estos supuestos se instruirán con sujeción a lo dispuesto en la presente Instrucción, de conformidad con el oficio del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial de 21 de junio de 2021 que será en todo caso documento de referencia.

Sevilla, 23 de septiembre de 2021
El Fiscal Delegado de Seguridad Vial para Andalucía, Ceuta y Melilla.


Fdo: Luis Carlos Rodríguez León



Visado
Granada 23 de septiembre 2021
La Fiscal Superior de Andalucía, Ceuta y Melilla.

TARRAGO
RUIZ ANA
MARIA -
24167660L

Firmado
digitalmente por
TARRAGO RUIZ ANA
MARIA - 24167660L
Fecha: 2021.09.23
18:49:59 +02'00'

Fdo.: Ana Tárrago Ruiz.