

UNIVERSIDAD MIGUEL HERNÁNDEZ
Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas de Elche
Grado en Seguridad Pública y Privada (SEPP)



**RESPONSABILIDAD DE LOS USUARIOS
DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD
PERSONAL**

TRABAJO FIN DE GRADO
CURSO ACADÉMICO: 2024/25

Autor: Guillem Vidal Gracia

Tutor: Javier Valero Sánchez

Elche, junio de 2025

RESUMEN

La utilización de Vehículos de Movilidad Personal (VMP) en las vías urbanas ha aumentado drásticamente durante la última década. No obstante, la normativa no ha avanzado de forma simultánea, existiendo vacíos legales que han producido inseguridad jurídica tanto a los conductores de estos vehículos como al resto de usuarios de la vía. Actualmente, existe más regulación sobre los mismos, pero se encuentra diversificada a nivel europeo, estatal y local. Por este motivo, surge la idea de confeccionar el presente trabajo con el fin de unificar la normativa aplicable a los VMP y de analizar la posible responsabilidad administrativa, penal y civil que puede conllevar su uso.

PALABRAS CLAVE: Normativa; patinete eléctrico; responsabilidad; vehículo de movilidad personal.

ABSTRACT

The use of Personal Mobility Vehicles (PMV) on urban roads has increased dramatically over the past decade. However, legislation has not progressed at the same pace, resulting in legal gaps that have created legal uncertainty for both the drivers of these vehicles and other road users. Currently, there is more regulation in place, but it is fragmented at the european, national and local levels. For this reason, the idea of preparing this paper arose, with the aim of unifying the applicable regulations for PMV and analyzing the potential administrative, criminal and civil liability that their use may entail.

KEYWORDS: Electric scooter; regulation; responsibility; personal mobility vehicle.

ABREVIATURAS

BOE: Boletín Oficial del Estado

CC: Código Civil

CE: Constitución Española

CP: Código Penal

DGT: Dirección General de Tráfico

DUM: Distribución Urbana de Mercancías

LCS: Ley de Contrato de Seguro

LSV: Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

OM: Ordenanza Municipal

RD: Real Decreto

RDL: Real Decreto Legislativo

RGCir: Reglamento General de Circulación

RGV: Reglamento General de Vehículos

SAP: Sentencia de la Audiencia Provincial

SJPI: Sentencia del Juzgado de Primera Instancia

SOA: Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil

STS: Sentencia del Tribunal Supremo

TFG: Trabajo de Final de Grado

TRLRCSCVM: Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

VMP: Vehículo de Movilidad Personal

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	5
2. MARCO TEÓRICO	6
2.1. DEFINICIÓN	6
2.2. NORMATIVA.....	8
2.2.1. EUROPEA.....	9
2.2.1.1. REGLAMENTO (UE) N° 168/2013	9
2.2.2. ESTATAL	12
2.2.2.1. INSTRUCCIONES DGT	12
2.2.2.2. REAL DECRETO 970/2020, DE 10 DE NOVIEMBRE.....	15
2.2.2.3. MANUAL DE CARACTERÍSTICAS	16
2.2.3. LOCAL.....	19
2.2.3.1. ORDENANZA DE CIRCULACIÓN DE PEATONES Y VEHÍCULOS DEL AYUNTAMIENTO DE BARCELONA	20
2.2.3.2. ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID	22
2.2.3.3. ORDENANZA DE MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE VALENCIA.....	22
3. OBJETIVOS.....	24
4. METODOLOGÍA.....	25
5. RESULTADOS	27
5.1. RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA.....	27
5.2. RESPONSABILIDAD PENAL	29
5.2.1. SINIESTROS VIALES	30
5.2.2. ASIMILACIÓN A CICLOMOTOR	35
5.3. RESPONSABILIDAD CIVIL.....	39
5.3.1. RESPONSABILIDAD CIVIL POR HECHO PROPIO.....	42
5.3.2. RESPONSABILIDAD CIVIL POR HECHO AJENO	46
6. CONCLUSIONES.....	49
BIBLIOGRAFÍA	52

1. INTRODUCCIÓN

En los últimos años, el transporte urbano ha experimentado una transformación significativa impulsada por las nuevas tecnologías, el crecimiento de las ciudades y la preocupación por el cambio climático. En este escenario, los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) han surgido como una alternativa innovadora para mitigar la congestión y mejorar la accesibilidad en las áreas urbanas. Ofrecen desplazamientos rápidos, flexibles y sostenibles, promoviendo una movilidad inclusiva y con escaso impacto ambiental. Sus ventajas son notables, al reducir la dependencia de los combustibles fósiles, brindar mayor autonomía en los traslados y representar una opción económica gracias a su bajo coste comparado con otro tipo de vehículos.

No obstante, su aparición en las vías urbanas ha aportado otra problemática a las autoridades, que deben reinventarse para adaptarse a las necesidades que demanda esta nueva movilidad, como establecer una regulación adecuada y homogeneizada en esta materia. En este sentido, se ha generado un debate sobre su regulación, seguridad y el papel que juegan en la redefinición del transporte urbano, lo que convierte a los VMP en un tema clave de estudio.

Uno de los principales puntos, es la incerteza con la que se encuentran los usuarios de estos vehículos a la hora de circular por la vía pública debido a la disparidad de normativa existente en el territorio español y a las contradicciones entre diferentes regulaciones. Por ello, se hace necesaria una homogenización de esta materia en un único documento legal para proporcionar toda la información necesaria a los conductores de VMP. Además, el desconocimiento de la normativa vigente, no exime a los usuarios de su cumplimiento, lo que conlleva la comisión de infracciones y delitos sin ser plenamente conscientes de ello.

De esta forma, surge la idea de confeccionar el presente trabajo, cuyo objetivo es establecer de forma sencilla, visual y entendible todo lo que debe saber aquella persona que quiera utilizar un VMP con total garantía y seguridad. En primer lugar, definiendo estos vehículos. En segundo lugar, recopilando la disparidad de información y normativa que se encuentra repartida a lo largo de distintos textos legales que regulan esta materia en la actualidad. Por último, mostrando las responsabilidades que puede acarrear un mal uso de estos dispositivos para concienciar a los usuarios e inducirlos al cumplimiento de la normativa.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. DEFINICIÓN

El término de Vehículo de Movilidad Personal (VMP) se acuñó por primera vez en España en la Instrucción 16/V-124 que confeccionó la Dirección General de Tráfico (DGT) el año 2016. En ella se definían como “vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que por su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico.” De esta forma, tienen la consideración de “vehículos” según el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV). Además, queda imposibilitada la opción de asimilarlos a la figura del peatón y de catalogarlos como vehículos de motor.¹

Unos años después, concretamente en 2019, la DGT volvió a publicar una nueva instrucción de aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos, la Instrucción 2019/S-149 TV-108. En esta ocasión, adelantó la definición de VMP que posteriormente se regularía en el Reglamento General de Vehículos tras su modificación.

Esta modificación se llevó a cabo por el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación (RGCir), aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos (RGV), aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico. Así pues, se añade al Apartado A del Anexo II del RGV la definición de Vehículo de Movilidad Personal, tal que así:

«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

¹ Instrucción 16/V-124. Asunto: Vehículos de movilidad personal (VMP). p. 2.

ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.»

Por tanto, de esta definición extraemos lo siguiente:

- Son vehículos de una sola plaza, por lo que **únicamente** puede viajar **una persona**.
- La **fuerza de propulsión** del vehículo debe ser proporcionada por un **motor eléctrico**, no cabiendo en esta definición cualquier patín propulsado por motor de combustibles fósiles.
- La **velocidad máxima** permitida debe superar los 6km/h, ya que de otro modo se consideraría un juguete, y no puede sobrepasar los **25km/h**. En el caso que lo hiciera, excedería las características técnicas y se catalogaría como otro tipo de vehículo dependiendo de otras especificaciones.
- No son VMP aquellos vehículos con sillín que no tengan sistema de auto-equilibrado, es decir, aquellos mecanismos para mantener el equilibrio de un vehículo monitorizando la posición e inclinación de la persona que lo maneja.
- Además se excluye de esta definición los vehículos a los que se les han modificado las características técnicas para competir; los destinados a las personas con movilidad reducida, como scooters eléctricos o sillas de rueda eléctricas; y aquellos cuya tensión de trabajo sobrepasa los 100 voltios de corriente continua o 240 voltios de corriente alterna, aunque las baterías de los VMP no suelen tener un voltaje superior a 72 voltios.
- Por último, quedan fuera de la regulación del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuadriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, por lo que **no necesitan autorización administrativa para circular**.

La definición aportada por el RD 970/2020, deja claro las características principales que tiene que tener un vehículo para catalogarlo como VMP, como la velocidad, la tensión de trabajo o los requisitos para llevar sillín. Por tanto, todo aquel artefacto que no se ajuste a esta definición no puede circular por la vía pública o puede hacerlo bajo otro tipo de catalogación² si reúne una serie de especificaciones técnicas.

² Como ciclo de motor, ciclomotor o motocicleta.

Para comprender mejor si realmente se trata de un VMP, el siguiente cuadro resumen hace más visible las características en las que hay que fijarse para comprobarlo:

Figura 1. Clasificación vehículos eléctricos ligeros.



Fuente: JME. Genially. (2021)

2.2 NORMATIVA

La proliferación de los VMP, especialmente en las grandes ciudades, ha pillado desprevenido a las autoridades, por lo que el desarrollo de la legislación se ha ido elaborando progresivamente y a paso más lento que su uso. Por tanto, durante tiempo, ha existido un vacío legal que ha sido utilizado por los fabricantes y representantes autorizados para comercializar un tipo de vehículos como VMP, pero que realmente no lo son, hecho que ha provocado que los usuarios se vean inmersos en responsabilidades por utilizarlos en la vía pública.

Por este motivo, las instituciones han llevado a cabo un proceso de adaptación progresiva en respuesta al uso creciente de los VMP, implementando modificaciones en la legislación vigente con el objetivo de subsanar vacíos normativos, en un esfuerzo por armonizar el marco legal con la evolución de esta nueva forma de movilidad.

Actualmente, sobre este tipo de vehículos existe legislación de ámbito europeo, nacional y local, ya que, en el ámbito autonómico, únicamente se hace referencia al papel

de los VMP en la promoción de la movilidad sostenible, como es el caso de Catalunya o el Principado de Asturias.³

2.2.1. EUROPEA

Las normas europeas están enfocadas a las características técnicas de los vehículos y van dirigidas principalmente a los fabricantes y comerciantes de los VMP, como son:

- Directiva 2006/42/CE, sobre máquinas.
- Directiva 2014/30/UE, sobre compatibilidad electromagnética.
- Directiva 2014/35/UE, sobre seguridad en baja tensión.
- Directiva 2014/53/UE, sobre equipos de radiotelecomunicaciones.

Estas directivas regulan especificaciones de diferentes tipos de vehículos y tienen su transposición a la normativa nacional. No obstante, la norma europea específica para los VMP, ratificada por la Asociación Española de Normalización en enero de 2021, es la norma UNE-EN 17128:2020 sobre vehículos ligeros motorizados para el transporte de personas y mercancías e instalaciones relacionadas y no sujetos a homologación para uso en carretera. Vehículos eléctricos ligeros personales (PLEV). Requisitos de seguridad y métodos de ensayo.⁴

No obstante, como la finalidad del trabajo es comprender la responsabilidad de los usuarios de VMP y no la de los fabricantes o comerciantes, se comentará el Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuadríciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

2.2.1.1. REGLAMENTO (UE) Nº 168/2013

El Reglamento (UE) Nº 168/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuadríciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, recoge la clasificación de los vehículos de categoría L. Se hace referencia a dichos vehículos, porque existen VMP

³ HERNÁNDEZ DIEZ, E. et al. (2021). La regulación municipal comparada sobre el uso de los vehículos de movilidad personal (VMP): análisis sobre el desarrollo normativo de Gijón, Valladolid, Vigo, Hospitalet de Llobregat y Vitoria. R-Evolucionando el transporte, XIV Congreso de Ingeniería del Transporte. p. 1820. <http://hdl.handle.net/10259/6954>

⁴ <https://tutorica.com/material-complementario/los-vehiculos-de-movilidad-personal-vmp-todo-lo-que-se-debe-conocer/>

que, pese a parecerse a VMP no lo son, ya que tienen prestaciones superiores o diferentes. Estos vehículos se pueden encuadrar dentro de esta categoría. En ese caso, requieren para circular por la vía pública la posesión de un permiso de circulación, un seguro obligatorio de responsabilidad civil (SOA) y el correspondiente permiso de conducción.

Las categorías que nos interesan dentro de este Reglamento son la L1e, L2e y L3e.

En primer lugar, la categoría L1e corresponde a los vehículos de motor de dos ruedas ligeros, dividiéndose en las subcategorías L1e-A (ciclo de motor) y L1e-B (ciclomotor de dos ruedas). Estos vehículos pueden alcanzar una velocidad máxima de 45km/h y tener una potencia nominal o neta continua no superior a 4 kW. En el caso de los ciclos de motor estarán dotados de pedales y un motor, no superior a 1.000 W, cuyo objetivo principal es ayudar al pedaleo y que tendrá que interrumpir su funcionamiento al alcanzar 25 km/h. Fuera de esta catalogación están las bicicletas de pedales con pedaleo asistido cuyo motor tenga una potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W.

En segundo lugar, la categoría L2e pertenece a los ciclomotores de tres ruedas. Se subdivide en L2e-P para el transporte de pasajeros y L2e-U para el transporte de mercancías. En este caso, nos interesan los vehículos de la subcategoría L2e-U ya que se pueden parecer a los VMP para el transporte de mercancías u otros servicios. Igual que en el caso de los ciclomotores de dos ruedas, pueden alcanzar una velocidad máxima de 45km/h y tener una potencia nominal o neta continua no superior a 4 kW. Además, se añade que la masa en orden de marcha⁵ no puede exceder de 270kg.

Por último, la categoría L3e corresponde a las motocicletas de dos ruedas. Esta categoría se divide en las subcategorías L3e-A1, L3e-A2 y L3e-A3 según tengan prestaciones bajas, medias o altas. La potencia nominal o neta continua máxima será de 11 kW para las motocicletas de la categoría L3e-A1; 35kW para las de la categoría L3e-A2 y en el caso de exceder de esta potencia se clasificarían como L3e-A3.

⁵ La masa en orden de marcha de un vehículo de categoría L se determinará midiendo la masa del vehículo sin carga listo para su uso normal e incluirá la masa de: los líquidos; el equipo estándar conforme a las especificaciones del fabricante; el «combustible» contenido en el depósito, que estará lleno hasta el 90 % de su capacidad, como mínimo; la carrocería, de la cabina y de las puertas, y los cristales, de los dispositivos de remolque, de la(s) rueda(s) de repuesto y de las herramientas. Art.5 Reglamento (UE) n.º 168/2013. p.63

Cabe saber, que este Reglamento no se aplicará a los vehículos auto-equilibrados, a los que carecen de una plaza de asiento y a 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 y L3e, o inferior o igual a 400 mm en el caso de las categorías L2e.⁶ El Punto R es el punto de referencia de la plaza de asiento, entendido como el punto previsto definido por el fabricante del vehículo para cada plaza de asiento y establecido con respecto al sistema de referencia tridimensional.⁷ Cabe saber, que el origen del sistema de referencia tridimensional de los vehículos se ubica en la superficie de apoyo de los neumáticos, esto es sobre el suelo. En palabras más sencillas, el Punto R es la altura del asiento en relación al suelo. Para calcular su altura se debe poner el asiento en su posición más baja posible y medir desde el suelo al punto más alto del asiento.

Por tanto, los vehículos con sillín y sin sistema de auto-equilibrado, según su definición, no pueden tratarse de VMP, pero pueden ser vehículos de la categoría L aptos para circular por las vías públicas. Para ello, el Punto R de la plaza de asiento para el conductor debe situarse a una altura superior a 540 milímetros, es decir, 54 centímetros. Si es así, entonces el vehículo se encuadra dentro del Reglamento (UE) n.º 168/2013. De lo contrario, no sería un vehículo apto para circular por la vía pública, por lo que sería un hecho denunciado y los agentes de la autoridad podrían retirarlo de la misma.

En el caso de la velocidad, si el vehículo sobrepasa los 25 km/h tampoco entra dentro de la definición de VMP por lo que tendremos que comprobar si lleva sillín o no y medir la altura del Punto R para determinar si puede circular por la vía pública. Si no porta sillín el artefacto puede ser denunciado y retirado al depósito municipal, mientras que si porta sillín a una altura superior a 54 centímetros se podría catalogar como ciclomotor de dos ruedas, perteneciente a la categoría L1e-B o como motocicleta de dos ruedas, perteneciente a la categoría L3e. En estos casos, ya es preceptivo contar con permiso de circulación, permiso de conducción y SOA.

Cabe mencionar, que los VMP no pueden ir equipados con pedales. En estos casos se trataría de bicicletas de pedales con pedaleo asistido, ciclos de motor o vehículos no aptos para circular por la vía pública.

⁶ Art. 2.2 Reglamento (UE) n.º 168/2013.

⁷ Art. 3. 96) Ídem.

2.2.2. ESTATAL

La Constitución Española, en el artículo 149.1 establece las competencias exclusivas del Estado, entre ellas el tráfico y la circulación de vehículos a motor. Cabe saber, que los VMP no son vehículos a motor. Sin embargo, están comprendidos dentro de la circulación del tráfico, ya que son vehículos que circulan por las vías públicas.

Por este motivo, el organismo adscrito a la administración estatal, como es la DGT, es la encargada de fijar las normas y conductas adecuadas a la hora de circular por las vías públicas, como lo ha hecho con los vehículos a motor y ciclomotores. En cambio, la regulación de los VMP la ha realizado de forma paulatina desde su aparición a partir del año 2016, incluso delegando en los entes locales a través de las ordenanzas municipales (en adelante, OM).

En un primer momento, se publicaron distintas instrucciones sobre la materia para aclarar la actuación con este tipo de vehículos, como la Instrucción 16/V-124 y la Instrucción 2019/S-149 TV-108, pero con el auge exponencial de los patinetes eléctricos debido a su versatilidad, consumo y ahorro, fue necesaria una regulación más extensa, que se complementó con la aprobación del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el RGCir y el RGV, y la Resolución de 12 de enero de 2022 por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal.

2.2.2.1. INSTRUCCIONES DGT

La primera regulación que publicó la DGT respecto a los VMP fue la Instrucción 16/V-124, que entró en vigor el 4 de noviembre de 2016. En ella, se definen como: *“vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que por su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico.”*

En esta definición, considera los VMP vehículos, a los efectos de la legislación de tráfico.⁸ No obstante, desvirtúa la posibilidad de catalogarlos como vehículos de motor, por lo que no precisan la obtención de una autorización administrativa para poder circular,

⁸ *“Vehículo. Aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2.”* RDL 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.

ni permiso o licencia de conducción. Tampoco tienen la obligación de contratar un seguro obligatorio de responsabilidad civil (SOA), aunque voluntariamente se puede contratar.

Por otro lado, estos vehículos tampoco pueden asimilarse a la figura del peatón, por lo que su circulación por las aceras queda prohibida. Sin embargo, se da la posibilidad a los ayuntamientos de regular las excepciones y limitaciones en la circulación urbana.⁹

En cuanto a la clasificación de los VMP, esta instrucción en su Anexo I, los diferencia en función de la altura y de los ángulos peligrosos que puedan provocar daños a una persona en un atropello, en cinco tipos: A, B, C0, C1 y C2.

Figura 2. Clasificación de los VMP.

Características	A	B	C0	C1	C2
Velocidad máx.	20 km/h	30 km/h	45 km/h		45 km/h
Masa	≤ 25 kg	≤ 50 kg	≤ 300 kg		≤ 300 kg
Capacidad máx. (pers.)	1	1	1		3
Ancho máx.	0,6 m	0,8 m	1,5 m		1,5 m
Radio giro máx.	1 m	2 m	2 m		2 m
Peligrosidad superficie frontal	1	3	3		3
Altura máx.	2,1 m	2,1 m	2,1 m		2,1 m
Longitud máx.	1 m	1,9 m	1,9 m		1,9 m
Timbre	NO	SÍ	SÍ		SÍ
Frenada	NO	SÍ	SÍ		SÍ
DUM (distribución urbana mercancías)	NO	NO	NO	NO	SÍ
Transporte viajeros mediante pago de un precio	NO	NO	NO	SI	NO

Los VMP se clasifican en función de la altura y de los ángulos peligrosos que puedan provocar daños a una persona en un atropello. Se definen como ángulos peligrosos aquellos inferiores a 110° orientados en sentido de avance del VMP, o verso el conductor o pasajeros.



Fuente: Instrucción DGT 16/V-124. (2016)

Esta clasificación ha quedado derogada, en parte, desde la modificación del Reglamento General de Vehículos (RGV) de 2020. En primer lugar, en la actual definición de VMP queda claro que la velocidad máxima permitida es de 25 km/h, por lo que no se podrá superar esta velocidad bajo ningún concepto. En segundo lugar, los

⁹ Instrucción 16/V-124. Asunto: Vehículos de movilidad personal (VMP).

vehículos tipo C0, C1 y C2 están fuera de la catalogación de VMP porque queda prohibido el transporte de viajeros. Además, no pueden contar con pedales, ya que se enmarcarían dentro de la categoría de ciclos. Del mismo modo, queda exceptuada del tipo B la imagen del patinete con sillín, debido a no tener sistema de auto-equilibrado.

En cuanto a la segunda instrucción que publicó la DGT el año 2019, la Instrucción 2019/S-149 TV-108, está destinada a las aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos. Aquí se establece la definición de VMP que posteriormente se regulará en el RGV, quedando tal que así:

“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 auto equilibrado.

Quedan excluidos de esta consideración:

- Vehículos sin sistema de auto-equilibrio y con sillín.*
- Vehículos concebidos para competición.*
- Vehículos para personas con movilidad reducida.*
- Vehículos con una tensión de trabajo superior a 100VCC o 240VAC.*
- Vehículos incluidos en el ámbito del Reglamento (UE) N° 168/2013.”*

Esta definición tan completa, deja fuera de la catalogación a otros aparatos similares que no cumplen las especificaciones marcadas en ella, por lo que se trata de otro tipo de vehículos. Es el caso de los patinetes con asiento o sillín y sin sistema de auto-equilibrado.

En este caso habrá que atenerse a la altura del sillín. Si supera los 54 cm el vehículo encajará dentro del Reglamento (UE) N° 168/2013 y por lo tanto deberá contar con matriculación, permiso de conducir y SOA. Por otro lado, si el artefacto ofrece prestaciones superiores a un VMP y no se encuadra dentro del anterior reglamento, no puede circular por la vía pública, por lo que puede ser denunciado por carecer de autorización administrativa para circular, con la posibilidad de ser inmovilizado y retirado.

Además, esta instrucción recoge la tipicidad de las principales infracciones que se pueden cometer haciendo uso de estos dispositivos, como circular por las aceras y zonas peatonales, conducir habiendo ingerido bebidas alcohólicas o drogas, utilizar el teléfono móvil o auriculares mientras se conduce, circular dos o más personas y no utilizar alumbrado o prendas o elementos reflectantes durante la noche o en situaciones de escasa visibilidad.

2.2.2.2. REAL DECRETO 970/2020, DE 10 DE NOVIEMBRE

La rápida proliferación de los VMP, así como el riesgo de su comercialización indiscriminada, exige la aplicación de las normas de circulación de la misma forma que para el resto de vehículos, así como la categorización técnica de los mismos en el RGV, para diferenciarlos claramente de los ciclos de motor, ciclomotores y motocicletas, y de este modo evitar disfunciones derivadas del desconocimiento de las características técnicas del vehículo utilizado.¹⁰ Por tanto, se hace efectiva la modificación del RGCir y del RGV a través del RD 970/2020, de 10 de noviembre.

En primer lugar, se estipula la prohibición de circular con VMP por travesías, vías interurbanas, autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado y por túneles urbanos.¹¹ Por otro lado, se incorpora al RGV la definición de VMP¹², tal como se ha establecido ad supra y recoge la obligación de contar con un certificado de circulación para poder utilizarlos por vía pública. Dicho certificado se define como el *“documento expedido por un tercero competente designado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico en el que se acredita que el vehículo sometido a ensayo cumple con los requisitos técnicos de aplicación conforme a la normativa técnica nacional e internacional...”*¹³ De esta forma, deben contar con un certificado en lugar de un permiso de circulación, como es el caso de los vehículos de motor y ciclomotores. Para obtenerlo,

¹⁰ Preámbulo Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

¹¹ Art.38.4 Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

¹² Anexo II «Definiciones y categorías de los vehículos». Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

¹³ Art.3 j) Ídem.

deberán solicitarlo los fabricantes, importadores o sus representantes respectivos en España.

Este certificado se expedirá a los VMP que reúnan las especificaciones estipuladas en el Manual de características de los VMP. Dicho manual queda definido de la siguiente forma: *“Documento elaborado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y aprobado mediante resolución de su titular, en el que se establecerán los requisitos técnicos que los vehículos de movilidad personal deben cumplir para su puesta en circulación, la clasificación de los mismos, los procesos de ensayo para su certificación y los mecanismos que se emplearán para su fácil identificación...”*¹⁴ El manual ha sido aprobado por la DGT mediante resolución de 12 de enero de 2022.

2.2.2.3. MANUAL DE CARACTERÍSTICAS

La publicación del RD 970/2020 estableció que los VMP para poder circular deben contar con un certificado de circulación que asegure que el vehículo cumple las especificaciones técnicas adecuadas para garantizar la seguridad de los conductores y resto de usuarios de la vía. Este certificado se expide por los laboratorios autorizados de acuerdo con los requisitos exigidos en el manual de características de los vehículos de movilidad personal.

Dicho manual, se aprobó a través de la Resolución de 12 de enero de 2022 para establecer unas directrices técnicas dirigidas a los fabricantes y representantes autorizados que deben comercializar estos vehículos, pero también a los usuarios que los utilizan, ya que deben adaptarse a las características recogidas en el manual en un período de tiempo establecido. De lo contrario, no podrán circular.

El tiempo otorgado para que todos los VMP cuenten con certificado es de 5 años desde la entrada en vigor del Manual de características, al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Estado (BOE), es decir, hasta el 22 de enero de 2027. Mientras tanto, todos los VMP comercializados a partir del 22 de enero de 2024, a los 2 años de la entrada en vigor del Manual, deben estar certificados con anterioridad a su venta al público. Para ello, deben cumplir una serie de ensayos que se recogen en el apéndice 1 del Manual y que debe superar cada VMP de una marca y modelo distinto. Cuando se realice una compra, la comercializadora entregará al comprador una ficha reducida de

¹⁴ Art.3 k) Ídem.

características generales para VMP, que contendrá toda la información técnica del vehículo.

Además, todos deben contar con un marcaje de fábrica único, permanente, legible, ubicado de forma claramente visible y que contenga información sobre la velocidad máxima, el número de serie o identificación, el número de certificado, el año de construcción, la marca y el modelo. El prototipo es el siguiente:

Figura 3. *Marcaje de VMP.*



Fuente: Manual de características de los VMP. (2022)

En cuanto al contenido del Manual, clasifica los VMP según su uso en transporte personal y transporte para mercancías u otros servicios. A continuación, se explican las principales características técnicas que debe reunir cada tipo.

En primer lugar, los VMP para transporte personal tendrán una potencia máxima de 1.000 vatios (w), los vehículos sin sistema de auto-equilibrado, y 2.500w, los vehículos con sistema de auto-equilibrado. No podrán superar los 50 kg de peso, sin batería, y tendrán unas medidas máximas de 2m de longitud, 1,4m de altura y 75cm de anchura.

En el caso de vehículos con sistema de auto-equilibrado y con sillín, este deberá estar a una altura mínima de 54 cm. Todos tendrán dos frenos independientes para cada una de las ruedas, sistema de estabilización durante la parada consistente en un caballete y un avisador acústico o pito. En cuanto a la iluminación, contarán con luz delantera blanca y luz trasera roja, además de una luz roja diferenciada cuando se presione el sistema de frenado. También llevarán catadióptricos en la parte frontal, trasera y laterales. El delantero de color blanco, los laterales blanco o amarillo auto y el trasero de color rojo.

Para este tipo de VMP no será requisito obligatorio contar con indicadores de dirección o intermitentes.

En cuanto a los VMP para transporte de mercancías u otros servicios, son un tipo de VMP de al menos 3 ruedas, situándose 2 de ellas en el eje más cercano a la carga, y que disponen de una plataforma o cajón habilitado para este uso. Pueden tener una potencia máxima de 1.500w, una masa máxima de 400kg y unas medidas máximas de 2m de longitud, 1,8m de altura y 1m de anchura.

Deberán tener al menos tres frenos, uno para cada eje durante la circulación, y un tercero de estacionamiento. Estarán equipados con avisador acústico o pito, dos retrovisores, un modo de funcionamiento marcha atrás y un avisador sonoro durante el tiempo que se lleve a cabo esta maniobra. Por lo que respecta a las luces, además de la delantera y trasera, contará con reflectantes laterales de color amarillo y traseros de color rojo que alcancen el contorno del cajón para que se pueda distinguir su altura y anchura. Además, obligatoriamente deberá estar equipado con indicadores de dirección o intermitentes.

Ambos tipos de VMP tendrán un espacio reservado en la parte trasera para llevar una identificación o etiqueta de registro que expedirán las autoridades locales, ya que podrán gestionar un registro de los vehículos existentes en la localidad. Esto de momento está por desarrollar, tanto el registro como el formato de la etiqueta. Cabe saber, que los fabricantes o representantes autorizados deberán adoptar medidas de anti-manipulación para que, principalmente, no superen las prestaciones de fábrica de los VMP como la velocidad y la potencia.

En cuanto al certificado de circulación, todos los VMP lo requerirán para poder circular. Dicho documento garantizará el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional recogidos en su manual de características, así como su identificación. Se exigirá a todo VMP a partir del 22 de enero de 2027 y se comercializarán ya certificados a partir de enero de 2024. Por tanto, aquellos VMP vendidos anteriormente sin certificado, deben someterse a un procedimiento de certificación extraordinario.

En la Sección 31 apartado 4 del Manual de características, se establece el mencionado procedimiento. Es extraordinario porque es el propietario del mismo el que puede presentar el vehículo a un laboratorio autorizado y no el fabricante, importador o

representante. Pero actualmente no es tan sencillo, ya que únicamente hay tres laboratorios autorizados por la DGT y solo uno en España, concretamente en Tarragona.

Figura 4. Laboratorios autorizados para la certificación de VMP.

Lab - razón social	Fecha alta	Dirección	Código Postal	Municipio	Provincia	País	Correo electrónico	Teléfono
IDIADA Automotive Technology S.A.	26/01/2022	L'Albornar - P.O. Box 20	43710	Santa Oliva	Tarragona	España	VMP@idiada.com	+34 977 166 000
TÜV Rheinland Italia S.r.l.	13/09/2022	Via Enrico Mattei, 3	20005	Pogliano Milanese	Milano	Italia	mobility@it.tuv.com	+39 02 939687372
BUREAU VERITAS CERTEST S.r.l.	05/09/2024	Via Risorgimento, 16	56028	San Miniato	Pisa	Italia	vmp@bureauveritas.com	+39 0571 49626

Fuente: Manual de características de los VMP. (2022)

Para certificarlo se debe aportar el vehículo junto a la información técnica que posea del mismo y el manual de usuario. El laboratorio realizará los ensayos no destructivos regulados en el Manual y emitirá un informe técnico y un modelo de certificado con el resultado positivo o negativo, que lo remitirá tanto al solicitante como a la DGT. También, cuando se posea un VMP certificado y se realice una modificación en el mismo, se deberá volver a someter a un proceso de certificación.

El modelo de certificado se encuentra en el Apéndice 6 del Manual y deberá contener el nombre y logo del laboratorio autorizado; el resultado de la certificación junto al número de certificado en caso de ser positiva; el nombre y dirección del solicitante; la marca, modelo y versión del VMP; y el número del informe expedido junto al lugar, fecha y firma.

Cabe señalar, que la DGT cuenta con un listado de todas las marcas y modelos de VMP certificados para que el comprador tenga plenas garantías a la hora de adquirir uno.

2.2.3. LOCAL

Según la Constitución Española (CE) los municipios gozan de personalidad jurídica plena¹⁵. Por ello, la ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local menciona que corresponde a los municipios la potestad reglamentaria¹⁶ y que los entes locales podrán intervenir en la actividad de los ciudadanos a través de las

¹⁵ Art.140 Constitución Española.

¹⁶ Art. 4 Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local.

ordenanzas.¹⁷ Además, entre las competencias propias de los ayuntamientos se encuentra el tráfico.¹⁸

Por tanto, la LSV establece las competencias de los municipios en materia de tráfico, entre las que se encuentra *“la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas...”*¹⁹. Por este motivo y a falta de regulación estatal, la Instrucción 16/V-124 de la DGT dispuso respecto a los VMP que *“los Ayuntamientos establecerán limitaciones a la circulación en las vías urbanas dependiendo, de la velocidad máxima por construcción, masa, capacidad, servicio u otros criterios que se consideren relevantes.”*

A partir de esta Instrucción, Barcelona fue la primera gran ciudad que reguló el uso de los VMP a través de su ordenanza de circulación en el año 2017. Posteriormente, le siguió Madrid en 2018 y otras ciudades como Valencia en 2019.

2.2.3.1. ORDENANZA DE CIRCULACIÓN DE PEATONES Y VEHÍCULOS DEL AYUNTAMIENTO DE BARCELONA

La ordenanza de circulación de Barcelona fue la pionera para la regulación de los VMP a nivel local en el año 2017. Recientemente, ha sufrido una modificación para adaptarse a las nuevas disposiciones de ámbito estatal siguiendo tres prioridades principales: preservar las aceras como espacio seguro para los peatones, regular el uso de los VMP en la vía pública, como los patinetes o los monociclos eléctricos y mejorar la convivencia en los desplazamientos de patinetes, bicicletas, motos, transporte público y coches.²⁰

En primer lugar, la edad mínima para utilizar estos vehículos está marcada en 16 años y es obligatorio el uso del casco de protección homologado.

En cuanto a las zonas por donde circular, se deben utilizar los carriles bici. En el caso de estar separados de los peatones a una velocidad máxima de 25 km/h y, en el caso contrario, a un máximo de 10 km/h. Se permite el uso por las calles peatonales y calles residenciales a una velocidad máxima de 20 km/h, debiendo apearse del vehículo cuando

¹⁷ Art.84 Ídem.

¹⁸ Art.25 Ídem.

¹⁹ Art.7 LSV.

²⁰ https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/2025-01/Fullet%C3%B3_Web_CAT_Low.pdf

existan aglomeraciones. Se pueden utilizar las calzadas en las calles de límite 30 y en las vías de plataforma única con una separación mínima de un metro a la línea de fachadas. Por último, en los parques públicos no pueden superar los 10 km/h y deben seguir las vías ciclistas e itinerarios adaptados en caso que existan.

Por lo que respecta a los VMP utilizados en actividades económicas, deben estar identificados y tener contratado un seguro de responsabilidad civil. La circulación en grupos está limitada a 2 personas más el guía, por toda la ciudad, o un máximo de 6 personas más el guía en los itinerarios estipulados específicamente en el Anexo X de la OM.

Finalmente, estipula sanciones de hasta 500 euros por la comisión de infracciones a las disposiciones de esta ordenanza.

Figura 5: Folleto sobre la normativa de VMP en Barcelona.

Regla	Sanción
Circulació permesa per carrils bici i carrers amb límit de velocitat de 30 km/h o inferior.	Prohibit circular més d'una persona. Sanció de 100 €
Prohibit circular per la vorera. Sanció de 500 €	Prohibit circular per carrers amb límit de velocitat de 50 km/h. Sanció de 500 €
Casc obligatori. Sanció de 100 €	Llums davanters i posteriors obligatoris. Sanció de 100 €
Límit de velocitat. 25 km/h. Sanció de fins a 500 €	Velocitat limitada en carrils bici situats a la vorera. 10 km/h. Sanció de fins a 500 €
Ús prohibit a menors de 16 anys. Sanció de 200 €	Prohibit circular amb taxes d'alcoholèmia superiors a les establertes o havent consumit drogues. Sanció de 500 €

Fuente: Pla Endreça. Ajuntament de Barcelona (2025)

2.2.3.2. ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID

El año 2018, se adaptó la ordenanza de movilidad de Madrid para regular el uso de los VMP. La última modificación que afecta a estos vehículos ha sido realizada el 13 de septiembre de 2021. Destina el Capítulo III del Título III a los VMP.

La edad mínima para utilizarlo se establece en 15 años y el uso de casco homologado o certificado se recomienda, salvo para los menores de edad, para las personas que circulen en VMP para el desarrollo de actividades de reparto de paquetería, comida, bienes y distribución urbana de mercancías (DUM) y para aquellos que circulen por la calzada de los carriles multimodales²¹ con velocidad limitada a 30 km/h, a los que se les obliga.

La circulación de estos vehículos se realizará por las ciclocalles, los carriles bici, las aceras bici a una velocidad máxima de 10 km/h, por las sendas ciclables a 15 km/h como máximo, salvo que haya mucho tránsito peatonal, reduciéndose a 5 km/h, y por las pistas bici a 20 km/h. No obstante, podrán circular por la calzada en las calles que integren las Zonas 30, en las calles donde la velocidad máxima de todos sus carriles sea de 30 km/h y en los carriles multimodales limitados a 30 km/h. En ningún caso harán uso de las aceras y zonas peatonales, ni la M-30 y sus accesos.

Por lo que respecta al uso para actividades económicas, aquellas que consistan en la realización de itinerarios turísticos que incluya el arrendamiento de VMP requerirán seguro de responsabilidad civil, uso de casco y autorización expresa municipal previa en el caso de superar las dos personas más el guía, con un límite máximo de ocho más el guía. Además, podrán incorporarse al grupo personas menores de quince años. En cuanto a los VMP para el desarrollo de la actividad económica consistente en el reparto de paquetería, comida, bienes y DUM se necesitará seguro de responsabilidad civil que responda con un importe mínimo de un millón de euros y uso de casco.

2.2.3.3. ORDENANZA DE MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

La OM de movilidad de Valencia se modificó en 2019 para incluir a los VMP en su articulado, dedicando el Capítulo III del Título III a estos vehículos. Fue modificada

²¹ Carril multimodal: Carril con velocidad limitada a treinta kilómetros por hora o inferior si así estuviera específicamente señalizado, especialmente acondicionado para el uso de la bicicleta y de los vehículos de movilidad personal (VMP) en los términos regulados por esta ordenanza, en el que la circulación es compartida con el resto de vehículos. Las personas usuarias de bicicletas y VMP disfrutan de preferencia sobre los vehículos a motor. Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid. (2018) p.231

por última vez a principios de 2022. A diferencia de las OM de Barcelona y Madrid²², establece una definición propia para los VMP, tal que así: *“Son dispositivos motorizados ligeros, destinados para el desplazamiento individual en entorno urbano, y que tiene características claramente diferenciadas, tanto de las bicicletas como de las motocicletas y ciclomotores, por su diseño y características técnicas. Fundamentalmente, se trata de vehículos auto-equilibrados y patinetes eléctricos sin asiento.”* Clasifica los VMP en tipo A (vehículos auto-equilibrados y patinetes eléctricos ligeros, de menor tamaño) y tipo B (patinetes eléctricos de mayor tamaño), acogiéndose a la primera clasificación que estableció la DGT en la Instrucción 16/V-124, salvo que la categoría C la encuadra en los ciclos de más de dos ruedas.

Respecto a las normas generales, estipula el límite de edad en 16 años y obliga al uso del casco a los VMP de tipo B, que son la mayoría de los patinetes eléctricos. Además, recomienda la contratación de un seguro de responsabilidad civil y la posibilidad de ser registrados en el ayuntamiento a efectos de identificación.

Estos vehículos circularán por los carriles bici a una velocidad máxima de 20 km/h, si están en la calzada, y a un máximo de 15 km/h, si se encuentran en la acera. También podrán circular por la calzada en ciclocalles, vías de sentido único limitadas a 30 km/h, por calles residenciales, zonas 30 y carriles señalizados a 30 km/h en calzadas de varios carriles de circulación. Cabe señalar, que los VMP de tipo A podrán circular por las calles peatonales a una velocidad máxima de 10 km/h, pero, tanto los VMP de tipo A como de tipo B no podrán utilizar las aceras.

Por último, las actividades económicas de tipo turístico o de ocio deben obtener autorización y contratar un seguro de responsabilidad civil. Las empresas, con base fija, requerirán una autorización municipal que concrete el recorrido de las rutas autorizadas, el horario y cuantas obligaciones y limitaciones dispongan, mientras que las empresas, sin base fija, deberán solicitar una autorización de dominio público. Los grupos de turistas en VMP no podrán exceder de 15 personas y si están formados por más de 6 personas tendrán que ir con un guía.

En 2024, el ayuntamiento de Valencia publicó en un tríptico las cifras de accidentes de circulación de los últimos 6 años, es decir, entre 2018 y 2023, alcanzando

²² Se acogen a la definición de VMP estipulada en el RGV.

un total de 3.312 accidentes. Fruto de estos accidentes se produjeron 2 muertos, 16 heridos muy graves, 183 graves y 2595 leves. Por tanto, la probabilidad de resultar herido en caso de accidente llega al 84% de las ocasiones.

Figura 5. Tríptico sobre la normativa de los VMP en Valencia.

Normativa VMP
VEHICLE MOBILITAT PERSONAL
VEHICULO MOVILIDAD PERSONAL

84%
DE PROBABILITAT QUE RESULTES FERIT EN CAS D'ACCIDENT
DE PROBABILIDAD DE RESULTAR HERIDO EN CASO DE ACCIDENTE

Prohibitions:

- Prohibit conduir sota els efectes de l'alcohol i les drogues / Prohibido conducir bajo los efectos del alcohol y las drogas
- Prohibit circular per la vorera / Prohibido circular por acera
- Prohibit circular per carrers per a vianants (en VMP tipus B) / Prohibido circular por calles peatonales (en VMP tipo B)
- Prohibit circular pel carril bus / Prohibido circular por el carril bus
- Prohibit circular pels túnels / Prohibido circular por los túneles
- Prohibit circular per carrers amb límit de velocitat 50 km/h / Prohibido circular por calles con límite de velocidad 50 km/h
- Prohibit usar auriculars o dispositius mòbils / Prohibido usar auriculares o dispositivos móviles
- Prohibit circular amb animals lligats amb corretja / Prohibido circular con animales sujetos con correa

Requirements:

- Obligatori tindre més de 16 anys / Obligatorio tener más de 16 años
- Obligatori casc (en VMP tipus B), timbre i llums / Obligatorio casco (en VMP tipo B), timbre y luces
- Permes circular per parcs, jardins i passeig marítim (sols itineraris senyalitzats) / Permitido circular por parques, jardines y paseo marítimo (solo itinerarios señalizados)

Límit velocitat / Limite velocidad:

Carril bici / En calçada / En calzada	20	Carrers / Calles / Ciclocarrer / Cicocalle	25
En vorera / En acera	15	Residencial	20
		De vianants (en VMP tipus A) / Peatonal (en VMP tipo A)	10

En estos darrers 6 anys amb VMP a la ciutat de València s'han produït:
En estos últimos 6 años con VMP en la ciudad de València se han producido:

- 3312 accidents / accidentes
- 2 morts / fallecidos
- 16 ferits molt greus / heridos muy graves
- 183 ferits greus / heridos graves
- 2595 ferits lleus / heridos leves

¡COMPTI! A l'hora d'adquirir un VMP tingueu present que els vehicles comercialitzats a partir de 22 de gener de 2024 han de tindre la certificació oficial. Consulteu l'enllaç: <http://www.dgt.es/vmp>

¡IMPORTANTI! A la hora de adquirir un VMP ten en cuenta que los vehículos comercializados a partir de 22 de enero de 2024 deberán estar certificados para su uso con la certificación oficial. Consulta el enlace: <http://www.dgt.es/vmp>

Fuente: Ayuntamiento de Valencia (2024)

3. OBJETIVOS

Este trabajo de final de grado (TFG) tiene dos objetivos principales. En primer lugar, unificar en un único documento la normativa sobre VMP disgregada a lo largo de diferentes textos legislativos de ámbito europeo, estatal y local, para que todo usuario de este tipo de dispositivos conozca las normas y pueda aplicarlas correctamente con el fin de garantizar una buena convivencia entre todos los usuarios de la vía. En segundo lugar, recopilar las posibles responsabilidades administrativas, penales y civiles que puede acarrear el mal uso de los VMP por cometer infracciones, estar implicado en la comisión de delitos o producir daños a terceros.

Además de estos objetivos principales, también se pretenden alcanzar otros objetivos secundarios como:

- Estimular la preocupación de las autoridades estatales para unificar todas las normas relativas a los VMP en un solo texto legislativo.
- Promover la acción de los poderes públicos en la construcción de carriles bici segregados del tráfico peatonal y automovilístico que cubra todos los itinerarios urbanos.
- Concienciar a los importadores, comerciantes y representantes autorizados para que los vehículos expuestos a la venta como VMP se ajusten a las características técnicas exigidas para este tipo de vehículos según la normativa vigente.
- Servir como guía a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y gestión del tráfico para actuar frente a estos dispositivos de movilidad.
- Establecer unas bases a los fabricantes para dificultar la posibilidad de modificar los elementos de construcción de los VMP con el fin de aumentar sus prestaciones.

4. METODOLOGÍA

El método utilizado para la confección del presente TFG ha sido la revisión sistemática. Una revisión sistemática es un tipo de estudio científico, en el que se recopila toda la información generada por investigaciones de un tema o pregunta determinados. Las revisiones sistemáticas tienen como objetivo proporcionar una síntesis completa e imparcial de varios estudios relevantes en un solo documento utilizando métodos rigurosos y transparentes. Utiliza métodos sistemáticos y explícitos, que se eligen con el fin de minimizar sesgos, aportando así resultados más fiables a partir de los cuales se puedan extraer conclusiones y tomar decisiones.²³

En primer lugar, para elaborar el marco teórico y aglutinar la totalidad de legislación aplicable a los VMP en territorio español, se utilizaron los portales oficiales de cada ámbito territorial para obtener la normativa existente en la materia, como el Diario Oficial De la Unión Europea (DOUE) y el Boletín Oficial del Estado (BOE). Las

²³ Universidad de Navarra. Revisiones sistemáticas: Definición: ¿qué es una revisión sistemática? <https://biblioguias.unav.edu/revisionessistemáticas>

instrucciones se localizaron en la base de datos legislativa de la DGT, mientras que las OOMM en la sede electrónica de cada ayuntamiento.

En cuanto a la búsqueda y obtención de datos relacionados con el tema de estudio, es decir, la responsabilidad de los usuarios de VMP, en un primer momento se utilizaron dos buscadores de artículos científicos conocidos mundialmente como Web Of Science o ProQuest. No obstante, se encontraron pocos artículos relacionados con estos vehículos. Entre ellos, únicamente dos se correspondían con el tema de investigación de este trabajo, pero fueron descartados porque el campo de estudio se ubicaba fuera del territorio español, concretamente en Kaunas (Lituania), por lo que no se utilizaron, ya que el principal criterio de inclusión era hacer referencia al estado español.

Por este motivo, la búsqueda continuó a través de los buscadores Google Scholar y Dilanet, donde se encontraron más artículos centrados en los vehículos analizados. Entre los estudios encontrados, se seleccionaron un total de 5 por su relación con el tema concreto del TFG como es la responsabilidad. Estos artículos están extraídos de revistas especializadas en derecho y criminología, así como de ponencias en Congresos.

Por último, para dotar el trabajo de mayor verosimilitud, la responsabilidad penal y civil se ejemplifica mediante el análisis de varias sentencias del Tribunal Supremo y de Audiencias Provinciales.

Durante la elaboración del TFG, ha surgido alguna dificultad. La primera, que se presentó durante el rastreo de información, fue el requerimiento de pago para acceder a artículos que pertenecían a algunas revistas, como es el caso de la revista “Tráfico y Seguridad Vial”, donde se ubicaban distintos artículos que por su título hubieran podido tener utilidad para el estudio del trabajo. Pero la suscripción a esta revista era anual y tenía un precio bastante elevado, por lo que se estableció como criterio de exclusión el requerimiento de pago para el acceso a los artículos.

Otra dificultad, ha sido en el momento de realizar la búsqueda de las sentencias judiciales de los casos expuestos como ejemplo. La base de datos del Consejo General del Poder Judicial (CENDOJ) contiene muchas sentencias de altos Tribunales, pero pocas de Juzgados de lo Penal, solo aquellas con interés jurídico o valor doctrinal, por lo que no se ha podido tener acceso directo a las mismas para analizarlas con detalle, en el caso de la responsabilidad penal.

5. RESULTADOS

Una vez tratada la normativa en el apartado del marco teórico, se sientan las bases para establecer las posibles responsabilidades a las que van a tener que hacer frente los usuarios de los VMP si se ven involucrados en cualquier circunstancia inesperada por no circular con la debida precaución y diligencia.

En primer lugar, se presenta la responsabilidad administrativa, fruto de las sanciones por las posibles infracciones que se pueden cometer haciendo uso de este tipo de dispositivos. En segundo lugar, la responsabilidad penal por dos motivos principales, como son: causar un siniestro vial con resultado de lesiones o muerte, o utilizar vehículos que exceden las características técnicas de los VMP y pueden asimilarse a ciclomotores, necesitando para ello un permiso o licencia de conducción. Por último, la responsabilidad civil, en forma de las indemnizaciones por los daños provocados.

5.1. RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA

Los VMP están catalogados como vehículos y, como tal, están sujetos a una serie de normas que deben cumplir para garantizar el correcto funcionamiento del tráfico y evitar riesgos a otros usuarios de la vía. Por tanto, la responsabilidad administrativa que puede recaer sobre el usuario de un VMP se corresponde a las sanciones a las que puede hacer frente si como ocasión de un mal uso del vehículo transgrede algún tipo de infracción recogida en las normas que regulan esta materia. Cabe señalar, que estas infracciones no comportarán la detracción de puntos al no requerirse permiso de conducción para su circulación. A nivel estatal, las principales infracciones que pueden cometer los VMP son:

- Circular por zona peatonal o por la acera. Salvo que una OM lo autorice expresamente, está prohibido circular con VMP por la acera y zonas peatonales. Este hecho está catalogado como leve y se castiga con multa de 100 euros según el artículo 121.5 del RGCir.
- Utilizar el teléfono móvil o auriculares conectados a aparatos reproductores de sonido. Esta infracción grave comporta una multa de 200 euros según el artículo 18.2 del RGCir.
- Circular más de una persona en un VMP. Estos vehículos son de una plaza. Por tanto, queda prohibido el transporte de pasajeros. La sanción asciende a 200 euros. Esto se regula en el artículo 9.1 del RGCir.

- Circular con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida o con presencia de drogas en el organismo. En el caso de superar la tasa de 0,25 mg/l en aire espirado la sanción será de 500 euros, mientras que si se supera la tasa de 0,5 mg/l la multa sería de 1000 euros. En el caso de ser un menor de edad, la tasa de alcohol debe ser 0. En el caso de tener presencia de drogas en el organismo la sanción será de 1000 euros. De la misma forma se castigará al que no se someta a estas pruebas cuando sean requeridos para ello por los agentes de la autoridad encargados de la gestión del tráfico. Además, es motivo de inmovilización. Su calificación se encuentra recogida en el artículo 20 y ss del RGCir y en el artículo 14 de la LSV.

- Exceder el VMP de las características técnicas. El caso más frecuente es exceder la velocidad de 25 km/h o tener un asiento instalado por debajo de 54 cm. Estos vehículos se encuentran fuera del marco jurídico. Por este motivo, no pueden circular por la vía pública y se denuncia el hecho con 500 euros según el artículo 1.1.5B del RGV. Además, conlleva la inmovilización del vehículo.

- No utilizar alumbrado o prendas reflectantes durante la noche o en situaciones de visibilidad reducida. Se denunciará por no tener la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno, con multa de 200 euros según el artículo 3.1 del RGCir.

- Circular por travesías, vías interurbanas, autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado y túneles urbanos. Con la modificación del artículo 38.4 del RGCir queda prohibida la circulación por estas vías y se denuncia con multa de 200 euros.

Además de estas infracciones, también son de aplicación las normas genéricas para todos los vehículos que utilizan la vía pública como la conducción negligente o temerario, no obedecer las señales y órdenes de los agentes de la autoridad y no respetar los semáforos o las señales de stop o ceda el paso.

No obstante, en el ámbito local cabe añadir las infracciones a las normas que se contemplan en cada OM como puede ser, el límite mínimo de edad, el uso de casco de protección o la contratación de un seguro de responsabilidad civil.

A modo de ejemplo, durante los días 11 al 28 de febrero de 2025 la policía local de Valencia realizó una campaña para controlar el uso de los VMP. En total se inspeccionaron 3.226 vehículos y se confeccionaron 1.089 denuncias por la comisión de

diferentes infracciones, es decir, aproximadamente un tercio de los vehículos controlados cometía alguna infracción.²⁴

La infracción más frecuente es la de circular con auriculares, con 467 casos. La segunda es la de circular sin casco de protección en VMP de tipo B, con 261 sanciones, y la tercera la de circular por la acera, con 63 casos. Muy de cerca se encuentra la infracción de exceder las características técnicas de un VMP, con 61. Asimismo, se han denunciado a 43 conductores por circular haciendo uso del teléfono móvil; a 30 por hacerlo con más ocupantes de las plazas autorizadas; a 23 por no respetar el semáforo en fase roja; a 14 por realizar una conducción temeraria o peligrosa; y a 14 más por circular un menor de 16 años.²⁵

5.2. RESPONSABILIDAD PENAL

La responsabilidad penal es la que surge por la realización de hechos tipificados como delito en la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (CP). Circulando con un VMP se puede dar el caso de ocasionar un accidente, y con un vehículo que alcanza una velocidad considerable, como son 25 km/h, se pueden producir resultados lesivos. En estos casos, lo normal es que se incoe un procedimiento judicial para dirimir la responsabilidad que pudiere tener el conductor del VMP. Por tanto, si se finalizara el proceso estimando la culpabilidad del usuario, podría hacer frente a una pena por la comisión de un delito imprudente de lesiones o de homicidio.

Por su parte, el Capítulo IV del Título XVII del Libro II del CP está dedicado a los Delitos contra la Seguridad Vial, entre los artículos 379 a 385ter. Los hechos recogidos en este capítulo requieren para la apreciación del tipo el uso de un vehículo a motor o un ciclomotor, salvo las acciones descritas en el artículo 385²⁶. No obstante, los VMP pese a estar excluidos de las definiciones de vehículo de motor²⁷ y ciclomotor²⁸, tienen prestaciones parecidas a los ciclomotores, por lo que se puede estar conduciendo

²⁴ https://www.cope.es/emisoras/comunidad-valenciana/valencia-provincia/valencia/noticias/circular-auriculares-valencia-convierte-infraccion-frecuente-vehiculos-movilidad-personal-20250331_3123954.html

²⁵ Ídem.

²⁶ Se trata de un tipo comisivo genérico.

²⁷ Anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por RD 2822/1998, de 23 de diciembre.

²⁸ Art.2.2 Reglamento (UE) n.º 168/2013.

un ciclomotor pensando que se trata de un VMP. En este caso, entraría dentro del tipo de los delitos contra la seguridad vial.

5.2.1. SINIESTROS VIALES

La confluencia de peatones y distintos tipos de vehículos en las vías públicas ocasiona la aparición de accidentes. Algunos de estos accidentes pueden producir daños personales y/o materiales, también conocidos como siniestros viales. Por tanto, los siniestros viales se pueden definir como cualquier hecho del tránsito con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o muerta.²⁹

Existen pocos datos oficiales sobre el número de siniestros en los que haya, al menos, un VMP implicado. Según el análisis de la siniestralidad de vehículos de movilidad personal elaborado por la Fundación Mapfre en 2024, la DGT reúne datos desde 2020. En ese año tuvieron lugar 1.277 siniestros con 8 fallecidos y 97 heridos hospitalizados, en 2021 hubo 2.359 siniestros con 9 fallecidos y 172 heridos hospitalizados, en 2022 se contabilizaron 4.647 siniestros con 8 fallecidos y 312 heridos hospitalizados y en 2023 un total de 6.058 siniestros con 10 fallecidos y 341 heridos hospitalizados. Se puede observar que la tendencia es claramente ascendente. Cabe señalar, que estos son los datos oficiales ofrecidos por la DGT. No obstante, en el análisis de la Fundación Mapfre, que se viene realizando desde 2021 extrayendo los datos de las noticias de prensa, el número de fallecidos por siniestros con VMP implicados asciende a 49 en el período comprendido entre 2021 y 2024, ambos inclusive.

Por este motivo, cabe señalar que la circulación con VMP puede generar responsabilidad penal derivada de las lesiones que se ocasionen a un tercero en un siniestro o, incluso, la muerte. La comisión de estos hechos con un VMP se produce de forma imprudente. El bien jurídico protegido³⁰ del delito de homicidio es la vida y del

²⁹ <https://sensorautomotriz.com/preguntas-frecuentes/cual-es-la-diferencia-entre-accidente-de-transito-y-siniestro-vial>

³⁰ El bien jurídico protegido es en sentido general, todo aquel bien que el derecho ampara. Y lo podemos definir como: todo valor de la vida humana protegida por el derecho. Podemos decir que es el que goza de protección legal, y al ser dañado puede dar lugar a la acción judicial. En resumen, es un valor determinado por la constitución que tiene que ser protegido. <https://modeloderecurso.com/bien-juridico-protgido/>

delito de lesiones la integridad física de las personas. Consecuentemente, el CP regula tipos imprudentes que tutelan estos bienes. Podemos encontrarlos en los artículos 142 y 152.

El artículo 142 del CP, que hace referencia al homicidio imprudente, establece:

“1. El que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años...”

“2. El que por imprudencia menos grave causare la muerte de otro, será castigado con la pena de multa de tres meses a dieciocho meses...”

Por su parte el artículo 152, relativo a las lesiones imprudentes, queda así redactado:

“1. El que por imprudencia grave causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores será castigado, en atención al riesgo creado y el resultado producido:

1.º Con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a dieciocho meses, si se tratare de las lesiones del apartado 1 del artículo 147.

2.º Con la pena de prisión de uno a tres años, si se tratare de las lesiones del artículo 149.

3.º Con la pena de prisión de seis meses a dos años, si se tratare de las lesiones del artículo 150...”

“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...”

Teniendo en cuenta dicha regulación, si se produce un accidente en el que interviene un patinete eléctrico con resultado homicidio imprudente o lesiones, habrá que analizar si estamos ante una imprudencia grave o menos grave del usuario del patinete eléctrico y para ello tener en cuenta las circunstancias concretas del accidente, por ejemplo, si el conductor del patinete conducía bajo los efectos de drogas o alcohol,

circulaba a mayor velocidad de la permitida al haber trucado su patinete, etc. Si nos encontramos ante la comisión de una imprudencia leve, hay que acudir a la vía civil.³¹

El problema va a consistir en la dificultad para establecer en cada caso la norma de cuidado con objeto de construir la imprudencia, y ello porque en buena parte de las ocasiones: o no hay norma reglamentaria (son escasos los municipios en los que ya se ha aprobado una Ordenanza de Movilidad) o son divergentes entre municipios las que existan (por ejemplo, en relación a la edad mínima para conducir en VMP). Ello obligará en numerosas ocasiones a determinar cuál era la diligencia debida a base de las normas generales de prudencia, con lo que la igualdad en la valoración de casos similares se va a resentir.³²

La Sentencia del Tribunal Supremo (STS) 4033/2023, de 4 de octubre, establece a la hora de graduar la imprudencia que: *“Como criterio general, la gravedad de la imprudencia se determina mediante un doble análisis. Desde una perspectiva objetiva o externa, ha de valorarse la magnitud de la infracción del deber objetivo de cuidado o de diligencia en que incurre el autor, magnitud que se encuentra directamente vinculada al grado de riesgo no permitido generado por su conducta activa respecto al bien que tutela la norma penal, o, en su caso, al grado de riesgo no controlado cuando tiene el deber de neutralizar los riesgos que afecten al bien jurídico debido a la conducta de terceras personas o a circunstancias meramente casuales. El nivel de permisión de riesgo se encuentra determinado, a su vez, por el grado de utilidad social de la conducta desarrollada por el autor (a mayor utilidad social mayores niveles de permisión de riesgo). Por último, ha de computarse también la importancia o el valor del bien jurídico amenazado por la conducta imprudente: cuanto mayor valor tenga el bien jurídico amenazado menor será el nivel de riesgo permitido y mayores las exigencias del deber de cuidado. Desde una perspectiva subjetiva o interna (relativa al deber subjetivo de cuidado), la gravedad de la imprudencia se dilucidará por el grado de previsibilidad o de cognoscibilidad de la situación de riesgo, atendiendo para ello a las circunstancias*

³¹ GARCÍA-VALLE PÉREZ, M. R. (2021) Responsabilidad por daños causados por patinetes eléctricos. *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 79, p.27.

³² ANDRÉS DOMÍNGUEZ, A.C. (2020) Cuestión controvertida: los vehículos de movilidad personal, ¿instrumento típico de un delito contra la seguridad vial? *Estudios Penales y Criminológicos*, ISSN 1137-7550, N.º. 40, p.19

del caso concreto, de forma que cuanto mayor sea la previsibilidad o cognoscibilidad del peligro, mayor será el nivel de exigencia del deber subjetivo de cuidado y más grave resultará su vulneración.”

Por su parte, la STS 1159/2021, de 30 de marzo, se atreve a definir la imprudencia menos grave y la imprudencia grave de la siguiente forma: *“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).*

La imprudencia grave es, pues, la omisión de la diligencia más intolerable, mediante una conducta activa u omisiva, que causa un resultado dañoso y que se encuentra causalmente conectada normativamente con tal resultado, mediante la teoría de la imputación objetiva, que partiendo de un previo lazo naturalístico, contribuye a su tipificación mediante un juicio basado en la creación de un riesgo no permitido que es el que opera como conexión en la relación de causalidad”.

A modo de ejemplo, en agosto de 2018 se produjo el primer fallecimiento de una persona por ser atropellada por un conductor de un VMP. Fue una anciana de 92 años que se golpeó la cabeza contra el suelo tras ser arrollada por dos jóvenes que circulaban en patinete eléctrico por zona peatonal en la rambla del Carme, en Esplugues de Llobregat (Barcelona). La mujer falleció en el hospital días después. Tras conocer los hechos se abrió en un principio un proceso penal contra el joven ante un presunto delito de homicidio imprudente con el que se le podía condenar a una pena de cárcel de hasta cuatro años. No obstante, el criterio de la Fiscalía, seguido por la Juez instructora del caso, fue seguir el proceso por un delito leve por "imprudencia menos grave" justificada por el uso

del móvil en el momento del accidente. De esta forma, la condena se quedaría en una pena de multa.³³

Otro caso, producido en Zaragoza en septiembre de 2022, fue la muerte de un varón de 79 años a los cuatro días de haber sido atropellado por un usuario de VMP al cruzar un paso de peatones. Tras las diligencias llevadas a cabo por el Juzgado de Instrucción nº1 de la capital aragonesa, se acusa al conductor del patinete eléctrico como responsable de un delito de homicidio por imprudencia. Tras un acuerdo de conformidad entre el acusado y la hija del fallecido, fue condenado a una pena de prisión de 2 años, que quedó suspendida por carecer de antecedentes penales, siempre que no vuelva a cometer un delito, y al pago de una indemnización de 38.834 euros.³⁴

En cuanto a casos de acusados por lesiones imprudentes, encontramos en septiembre de 2021 en Badalona el atropello a un varón de 63 años cuando cruzaba un paso de peatones. Tras la investigación policial se concretó que el conductor del VMP no respetó la luz roja del semáforo, conducía habiendo consumido cannabis y las características técnicas del vehículo habían sido modificadas, alcanzado 31 km/h en el momento del atropello. Por estos motivos, la Fiscalía pide para el acusado una pena de prisión de 6 meses y una multa de 4.500 euros por un delito de lesiones por imprudencia grave.³⁵

Por último, cabe reseñar que para los delitos de imprudencia grave o menos grave con resultado de muerte o de lesiones, se aplica de forma analógica las valoraciones de daños y perjuicios que constan en el baremo de tráfico fijadas en el RDL 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. (TRLRCSVM)³⁶

³³ <https://www.motorpasionmoto.com/seguridad/autor-primer-atropello-mortal-patinete-electrico-no-ira-a-prision-tendra-que-pagar-multa>

³⁴ <https://www.heraldo.es/noticias/aragon/zaragoza/2023/10/05/el-autor-del-primer-atropello-mortal-de-patinete-en-zaragoza-no-entrara-en-prision-1681928.html>

³⁵ <https://www.caranddriver.com/es/coches/planeta-motor/a43664841/pena-de-prision-usuario-patinete-electrico/>

³⁶ GARCÍA-VALLE PÉREZ, M. R. (2021) Responsabilidad por daños causados por patinetes eléctricos. *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 79, p.27

5.2.2. ASIMILACIÓN A CICLOMOTOR

La rápida proliferación de los VMP ocasionó que la normativa no se ajustara a tal realidad, tardando varios años en definirlos. Esto propició que se utilizara todo tipo de vehículos eléctricos, bajo la apariencia de patinetes a motor, cuyas características técnicas diferían, como la adición de un sillín o la alteración del motor para aumentar la potencia. Dichas modificaciones, podían ocasionar que el vehículo pasara a catalogarse como un ciclomotor, con las obligaciones legales que ello comporta.

La definición de VMP otorgada por el RD 970/2020, determinó exactamente que es y que no es un VMP, dificultando la asimilación con los ciclomotores. La diferencia más básica se encuentra en que los VMP sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado, mientras que el Reglamento (UE) n.º 168/2013, que clasifica a los ciclomotores de dos ruedas en la categoría L1e-B, excluye de su ámbito de aplicación a los vehículos autoequilibrados, a los que carecen de una plaza de asiento como mínimo y a los 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 la categoría L1e.

Por su parte, el Anexo II del RGV define el ciclomotor como el vehículo de dos o tres ruedas, 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. Además, el Reglamento (UE) n.º 168/2013 añade a la anterior definición de ciclomotor, la posibilidad de contar con un motor eléctrico, en cuyo caso la potencia nominal o neta continua máxima debe ser inferior o igual a 4 kW.

Por tanto, los usuarios que circulan con un vehículo que parece ser un VMP pero que realmente es un ciclomotor están sujetos al ámbito de aplicación del Capítulo IV del Título XVII del Libro II del CP dedicado a los Delitos contra la Seguridad Vial, siendo la autoridad judicial quien debe decidir la culpabilidad del conductor. En este aspecto, el delito más común cometido de esta forma es el regulado en el artículo 384, relativo a la circulación sin permiso o licencia de conducción en vigor. Dicho artículo queda tipificado de la siguiente forma:

“El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a

veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción.”

Varias son las Sentencias de Audiencias Provinciales (SAP) a recursos de apelación presentados por haber sido condenados al delito de conducción sin permiso o licencia de conducción regulado en el artículo 384 del CP en ambos sentidos, tanto absolutorias como condenatorias, por citar algunas, SAP de Cáceres, Sección 2ª, 44/2020, de 7 de febrero, SAP de Madrid, Sección 2ª, 887/2019, de 12 de diciembre, y, en sentido contrario, SAP de Murcia, Sección 2ª, 81/2020, de 24 de marzo, SAP de Pontevedra, Sección 4ª, 228/2019, de 30 de diciembre.³⁷

Por ello, la Sala Segunda del Tribunal Supremo se ha pronunciado por los recursos de casación presentados ante ella. En primer lugar, la STS 572/2022, de 10 de febrero, desestima el recurso de casación interpuesto por el Ministerio Fiscal por aplicación indebida del artículo 384.2 del CP contra Sentencia 165/2020, de 14 de julio 2020 de la Sección Segunda de la Audiencia Provincial de Murcia estimatoria del recurso de apelación formulado frente a la Sentencia núm. 259/2019, de 28 de octubre de 2019 del Juzgado de lo Penal núm. 1 de Lorca, por delito contra la seguridad vial por conducción sin permiso.

En ella se establecen como hechos probados *“Sobre las 12,50 horas del día 23 de septiembre de 2019, la acusada Gema, mayor de edad con DNI nº NUM000, sin antecedentes penales, conducía el vehículo de dos ruedas, provisto de acelerador y sillín, pero no de pedales, marca Citycocco 1400W, por la calle Miguel Ángel Blanco de la localidad de Águilas, sin que existiera normativa estatal en vigor a la fecha de los hechos sobre el tipo de vehículo de que se trata y sus características técnicas y sobre la necesidad de obtener, o no, permiso o licencia para conducirlo. La acusada, pues, no disponía de licencia para conducir el vehículo concreto que pilotaba en ese momento.”*

³⁷ STS 572/2022, de 10 de febrero. F.D.1

La SAP de Murcia fundamenta la estimación del recurso de apelación en la dificultad de clasificar el vehículo con el que circulaba la acusada, bien como un ciclomotor, bien como un VMP y que la modificación del RGV estaba en el momento de la aprobación de la Instrucción 2019/S-149 TV-108, que el Juzgado de lo Penal consideró aplicable al caso, en fase de tramitación, y que esa norma es la que regularía la definición legal de los VMP.³⁸

Por su parte, el Tribunal Supremo establece que el instrumento de movilidad conducido por la acusada, y que es objeto de análisis en la resolución judicial recurrida, que por cierto no lo clasifica, en sus hechos probados, como ciclomotor, tanto podría ser un VMP, como no responder a esta categoría, y tratarse de facto en un ciclomotor, sustancialmente porque faltan datos, como es si contaba o no, con sistema de autoequilibrado, y tampoco se expresa si el motor eléctrico con el que está dotado puede proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Por tanto, si en los hechos probados constara que el vehículo conducido por la acusada, carece de sistema de autoequilibrado y cuenta con sillín, no podría en ningún caso conceptuarse como VMP en la definición del RGV y estaría sujeto como ciclomotor al encaje penal pretendido.³⁹

En consecuencia, deben constar en los hechos probados de la Sentencia aquellos elementos configurativos del vehículo con el que circulaba la acusada, como lo es su potencia (tanto sea de motor de explosión como eléctrico), su velocidad máxima, si cuenta o no con sillín (y sus características), si tiene o no, sistema de autoequilibrado, y cuantas características sean necesarias para su clasificación, lo que llevará a exigir que, para su uso, sea necesario obtener el oportuno permiso o licencia de conducción, y, en suma, a falta de los elementos documentales que consten en autos, sea precisa su categorización mediante el oportuno dictamen pericial que sea necesario para su determinación.⁴⁰

En segundo lugar, la STS 5069/2023, de 22 de noviembre, desestima el recurso de casación interpuesto por la representación procesal del condenado por inaplicación del artículo 14 del CP (error de prohibición) y aplicación indebida del artículo 384.2 del mismo texto legal contra la Sentencia núm. 250/2021, dictada el 18 de mayo, por la

³⁸ Ídem. F.D.3

³⁹ Ídem. F.D.4

⁴⁰ Ídem.

Audiencia Provincial de Madrid, sección decimosexta, en el que se desestima el recurso de apelación interpuesto por el más arriba mencionado, contra la sentencia núm. 240/2020, de 17 de noviembre, dictada por el Juzgado de lo Penal núm. 5 de Alcalá de Henares, por la que se condenó al recurrente como autor penalmente responsable de un delito contra la seguridad vial, previsto y penado en el artículo 384.2 del Código Penal.

En los hechos probados se declara que *“sobre las 18:44 horas del día 4 de septiembre de 2019, el acusado Juan Alberto , nacido el día NUM000 .98, con antecedentes penales no computables, conducía el ciclomotor marca SHANSU, categoría L1 e-B, y una velocidad limitada de 45km/h, careciendo de matrícula, por la calle Núñez de Balboa de Alcalá de Henares (Madrid), a sabiendas de que carecía de permiso o licencia para la conducción de vehículos a motor y ciclomotores, al no haberlo obtenido nunca.”*

La SAP de Madrid desestima el recurso de apelación puesto que describe el vehículo como un ciclomotor y cataloga esa clase de vehículos en el grupo (L1e-B), ciclomotor de dos ruedas, siendo que en la propia documentación del vehículo, obrante en las actuaciones, no solo ésa resulta ser también la categoría que se proclama del mismo, sino que, además, se fija que su velocidad máxima es de 45 km/h.⁴¹

Además, la STS aduce que no cabe duda de que la adquisición de un vehículo capaz de desenvolverse por vías urbanas a la muy estimable velocidad de cuarenta y cinco kilómetros por hora, --en lo sustancial equivalente a la que desarrolla cualquier ciclomotor--, hace nacer en la persona que se dispone a pilotarlo el "deber de conocer" si dicha actividad está sujeta, como otras análogas, a la obtención de alguna licencia previa.⁴²

Del mismo modo, contempla que disponía el acusado de la documentación del vehículo, expresiva de las condiciones o características técnicas del mismo. Hubiera bastado, en cualquier caso, contrastar dichos datos en cualquiera de las oficinas públicas con competencia en la materia para deshacer cualquier eventual duda relativa a si el

⁴¹ STS 5069/2023, de 22 de noviembre. F.D.2

⁴² Ídem. F.D.3

vehículo podía o no ser conducido sin licencia. No consta que el acusado lo hiciera, ni que lo intentase tampoco.⁴³

En definitiva, para que exista delito, en la fundamentación de los hechos se deben describir con claridad las características técnicas del vehículo conducido y, a falta de ello, será necesario un dictamen pericial explicativo de las mismas. En el caso de tratarse de un ciclomotor concurriría el primer elemento del tipo delictivo y podría imputarse cualquiera de los delitos previstos en el capítulo dedicado a los delitos contra la seguridad vial. Además, es necesario que el autor conozca que no conduce un patinete eléctrico considerado VMP y que conduce un vehículo a motor o ciclomotor. En esta circunstancia deviene aplicable la apreciación del error de tipo del artículo 14.1 CP por lo que, si se acredita que el usuario del patinete eléctrico ignoraba que estaba conduciendo un VMP trucado, se podrá excluir la responsabilidad criminal en su modalidad vencible e invencible.⁴⁴

5.3. RESPONSABILIDAD CIVIL

Cualquier acto ilícito que ocasione o depare un daño cualquiera a otro sujeto de Derecho debe conllevar el nacimiento de la consiguiente obligación de reparar o indemnizar el daño⁴⁵, en base al artículo 1089 del Código Civil (CC), el cual establece: *“Las obligaciones nacen de la ley, de los contratos y cuasi contratos, y de los actos y omisiones ilícitos o en que intervenga cualquier género de culpa o negligencia.”*

Consiste la responsabilidad civil, a fin de cuentas, en la sujeción del dañador que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro a la obligación de reparar o, en su caso, compensar el daño producido teniendo presente que sin daño no existe responsabilidad.⁴⁶

⁴³ Ídem.

⁴⁴ GARCÍA-VALLE PÉREZ, M. R. (2021) Responsabilidad por daños causados por patinetes eléctricos. *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 79, p.28

⁴⁵ HUESO PASTOR, M. (2025) La responsabilidad civil en los siniestros de tráfico. El baremo médico. *SPPLB T.1* p.4

⁴⁶ DE LAS HERAS GARCÍA, M. A. (2023) Más sombras que luces en la vigente regulación de los vehículos de movilidad personal: responsabilidad derivada de su uso. *Revista Boliviana de Derecho* N° 36, ISSN: 2070-8157, p.721

La reforma del RGV y del RGCir suponen la exclusión de los VMP del ámbito de aplicación del régimen de responsabilidad previsto para los vehículos de motor sujetos al TRLRCSCVM. Si se hubiese considerado que estos vehículos generan un peligro especial, estaba en la mano del reformador de los RGV y RGCir incluirlos dentro del ámbito su aplicación.⁴⁷

Ante la ausencia de una ordenación concreta sobre la responsabilidad civil derivada del uso de VMP los tribunales de este orden jurisdiccional se valen, por lo general, de los arts. 1902 -responsabilidad civil por hecho propio- y 1903 CC -responsabilidad civil por hecho ajeno- en conexión con el concepto de culpa del art. 1104 CC como título de imputación que, dentro del sistema de responsabilidad civil extracontractual, componen una especie de derecho de daños común aplicable a cualquier hipótesis que carezca de regulación especial.⁴⁸

Hay que tener en cuenta que en la responsabilidad civil extracontractual es intrascendente la inexistencia de cualquier relación jurídica entre las partes. Surge como consecuencia de la realización de un acto u omisión ilícita que causa daño a otra persona.⁴⁹

Por tanto, para que prospere nuestra acción de responsabilidad civil extracontractual, ya sea un supuesto del artículo 1902 o 1903 CC, será necesario que concurren los siguientes elementos: i) Un hecho, acción u omisión, constitutivo de conducta ilícita, imputable al usuario del patinete eléctrico. ii) La antijuricidad de la mencionada conducta ilícita al incumplir la normativa aplicable. iii) La culpa o negligencia del usuario del patinete eléctrico. iv) Un resultado lesivo o daño susceptible de resarcimiento por su causante. v) La relación causal entre la conducta ilícita y el daño,

⁴⁷ PEÑA LÓPEZ, F. (2021) Los daños causados por los patinetes eléctricos y otros vehículos de movilidad personal: víctimas, responsables y regímenes de responsabilidad aplicables. En: LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J. (dir.). *XXI Congreso Nacional sobre Responsabilidad Civil y Seguro: Granada, noviembre 2021*. Las Rozas (Madrid): Editorial Jurídica Sepín, ISBN: 978-84-1388-101-0, p.172

⁴⁸ DE LAS HERAS GARCÍA, M. A. (2023) Más sombras que luces en la vigente regulación de los vehículos de movilidad personal: responsabilidad derivada de su uso. *Revista Boliviana de Derecho* N° 36, ISSN: 2070-8157, p.721

⁴⁹ HUESO PASTOR, M. (2025) La responsabilidad civil en los siniestros de tráfico. El baremo médico. *SPPLB*. T.1 p.6

de forma que el usuario del patinete eléctrico es responsable de indemnizar el daño causado.⁵⁰

Además, hay ilícitos penales que generan obligaciones civiles, por lo que el causante debe responder por ellos en virtud del artículo 1092 del CC: “*Las obligaciones civiles que nazcan de los delitos o faltas se regirán por las disposiciones del Código Penal.*” Estas disposiciones quedan reguladas en el Título V del Libro I del CP. Su primer artículo, el 109, menciona que: “*La ejecución de un hecho descrito por la ley como delito obliga a reparar, en los términos previstos en las leyes, los daños y perjuicios por él causados.*” Sigue el artículo 110 estableciendo que esta responsabilidad comprende “*la restitución, la reparación del daño y la indemnización de perjuicios materiales y morales.*” Por último, el artículo 116 hace saber que: “*Toda persona criminalmente responsable de un delito lo es también civilmente si del hecho se derivaren daños o perjuicios.*” Por tanto, en caso que el proceso penal culmine con una sentencia condenatoria, ésta deberá pronunciarse sobre la responsabilidad civil. Se trata de un criterio de economía procesal orientado a no tener que acudir a la jurisdicción civil y evitar un nuevo proceso.⁵¹

Como responsabilidad civil derivada del ilícito penal se tendrá que tener en cuenta las valoraciones de los daños y perjuicios que constan en el Baremo de accidentes de circulación (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 podrá aplicarse puesto que, aunque este está basado en los accidentes causados por vehículos de motor, el Título IV de la Ley del Baremo se denomina *Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación*, por lo que podríamos considerarlo incluido en el término circulación.⁵² Así lo ha establecido la Jurisprudencia del Tribunal Supremo, la posibilidad de utilizar las reglas del Baremo como criterios orientadores, no vinculantes, para cuantificar las indemnizaciones por los

⁵⁰ GARCÍA-VALLE PÉREZ, M. R. (2021) Responsabilidad por daños causados por patinetes eléctricos. *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 79, p.21

⁵¹ HUESO PASTOR, M. (2025) La responsabilidad civil en los siniestros de tráfico. El baremo médico. *SPPLB*. T.1 p.9

⁵² ZUBIRI DE SALINAS, M. (2022) Los vehículos de movilidad personal (VMP): problemática de su responsabilidad. *El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización*. p.788

perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal ocasionado en sectores de actividad distintos de la circulación de vehículos a motor.⁵³

Otro aspecto a tener en cuenta, es la no obligatoriedad de suscribir un seguro de responsabilidad civil para la circulación con VMP, a diferencia de los vehículos a motor, por lo que, en el caso de producirse unos daños a un tercero, se repercutirán en el patrimonio del responsable. No obstante, cabe la posibilidad de contratar un seguro de responsabilidad civil voluntario. En este caso, además de los sujetos responsables por hecho propio o ajeno se podrá demandar a la aseguradora si existe un seguro que cubra dicha responsabilidad en virtud de los artículos 73 y 76 de la Ley de Contrato de Seguro (LCS), que reconoce la acción directa contra la aseguradora en el seguro de responsabilidad civil.⁵⁴

Así se hace constar en la SAP Madrid 425/2018, de 26 de noviembre: *“En consecuencia, acreditado que el accidente se ha producido por un deficiente manejo o funcionamiento del patinete, esa actuación genera responsabilidad civil, tanto en su autor como en el propietario y derivadamente en la Aseguradora, al estar incluida esa responsabilidad dentro de las coberturas de seguro concertado entre ellos y siendo esa la responsabilidad que aquí se reclama, tal comportamiento es imputable a la aseguradora, al amparo de lo establecido en el artículo 73 de la LCS, que le obliga a responder frente al perjudicado por los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato.”*⁵⁵

5.3.1. RESPONSABILIDAD CIVIL POR HECHO PROPIO

Como se ha mencionado anteriormente, la responsabilidad civil por hecho propio tiene su fundamento jurídico en el artículo 1902 del CC. Su tenor literal es el siguiente: *“El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado.”* Este artículo consagra el principio fundamental de la responsabilidad extracontractual y establece un sistema de responsabilidad subjetiva o

⁵³ HUESO PASTOR, M. (2025) La responsabilidad civil en los siniestros de tráfico. El baremo médico. *SPPLB*. T.5 p.6

⁵⁴ ZUBIRI DE SALINAS, M. (2022) Los vehículos de movilidad personal (VMP): problemática de su responsabilidad. *El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización*. p.789

⁵⁵ ANDRÉS DOMÍNGUEZ, A.C. (2020) Cuestión controvertida: los vehículos de movilidad personal, ¿instrumento típico de un delito contra la seguridad vial? *Estudios Penales y Criminológicos*, ISSN 1137-7550, N°. 40. p.40

culposo. Esta responsabilidad civil subjetiva parte de un acto antijurídico que, causando un daño, ha de ser reparado, si bien el carácter subjetivo radica en el hecho de que el criterio de imputación subjetiva se basa en la culpabilidad del autor.⁵⁶

Para que proceda la indemnización de daños y perjuicios en la responsabilidad subjetiva, es necesario la concurrencia de tres elementos: la existencia de un daño, una acción u omisión culposa en el agente (imputación subjetiva) y la relación de causalidad entre ambas. Por tanto, requiere la infracción de una norma, un reproche, y ante este reproche, se exige la culpabilidad.⁵⁷ De esta forma, implica que la víctima deberá probar que el accidente fue causado por una acción u omisión negligente del conductor del VMP. Será fundamental, entonces, la prueba de que el conductor del VMP infringió alguna de las normas que rigen la circulación con este tipo de vehículos. En general, conducir de cualquier forma descuidada y poco atenta será fundamento suficiente para imputar responsabilidad al conductor.⁵⁸

No obstante, cuando la culpa sea exclusiva de la víctima se rompe el nexo causal entre el comportamiento del agente que produce el daño y el resultado lesivo. En este caso, la causa eficiente del resultado lesivo es el comportamiento de la víctima y no el de terceros. Por tanto, la jurisprudencia rechaza que deba ser indemnizado. Además, en los supuestos de culpa compartida, el juez o tribunal fijará el grado de participación de los distintos agentes en la producción del resultado, de forma que la negligencia de la víctima en la causación del daño reducirá el quantum indemnizatorio.⁵⁹

Ahora, vamos a exponer varias sentencias de condenas a usuarios de VMP por haber estado involucrados en un accidente de circulación, causando unos daños. En este primer caso, se producen unas lesiones por el atropello a una peatón por circular por la acera. Es el ejemplo de la SAP de Barcelona 926/2022, de 31 enero, resolutoria del recurso de apelación 118/2021 contra la Sentencia del Juzgado de Primera Instancia

⁵⁶ HUESO PASTOR, M. (2025) La responsabilidad civil en los siniestros de tráfico. El baremo médico. *SPPLB*. T.1 p.14

⁵⁷ Ídem. p.16-17

⁵⁸ PEÑA LÓPEZ, F. (2021) Los daños causados por los patinetes eléctricos y otros vehículos de movilidad personal: víctimas, responsables y regímenes de responsabilidad aplicables.” En: LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J. (dir.). *XXI Congreso Nacional sobre Responsabilidad Civil y Seguro: Granada, noviembre 2021*. Las Rozas (Madrid): Editorial Jurídica Sepín, ISBN: 978-84-1388-101-0. p.169

⁵⁹ HUESO PASTOR, M. (2025) La responsabilidad civil en los siniestros de tráfico. El baremo médico. *SPPLB*. T.1 p.21-22

(SJPI) número 57 de la misma ciudad, de fecha 13 de octubre de 2020. El accidente se produjo por la salida de forma sorpresiva de un viandante procedente de un bar, lo que había obligado a la conductora del patinete a hacer una maniobra evasiva hacia su derecha, instante en que alcanzó a la peatón que transitaba por la acera. La SJPI condena a la conductora a pagar a la demandante la cantidad de 21.940'48 euros por estimar concurrente la responsabilidad de la demandada por no respetar la preferencia de paso de la peatón. La citada SAP reduce el quantum indemnizatorio fijado por el juzgador a 16.940,48 euros declarando, entre otros extremos, la inexistencia de caso fortuito o fuerza mayor con base en que la circulación por zona peatonal del VMP impone al conductor una singular atención debido a que se trata de una zona de prioridad de los peatones y, después de recordar las reformas operadas en el RGCir y RGV, enmarca el suceso dentro de la esfera de la responsabilidad subjetiva del art. 1902 CC por la "...negligencia en la conducta de la demandada que generó una situación de riesgo en la seguridad de los viandantes del que debe responder" lo que equivale a insertar el criterio del riesgo - concebido aquí como generador de la situación de peligro- en el sistema de responsabilidad por culpa.⁶⁰

Por otra parte, en el caso que se expone a continuación se trata el atropello de un conductor de patinete eléctrico a una peatón que cruzaba la calzada. La SAP de Valencia 2293/2023, de 25 de julio, resuelve el recurso de apelación 314/2022 contra la SJPI número 2 de Gandía, de 1 de diciembre de 2021. La demandante alega que el demandado conducía un patinete eléctrico y no respetó el paso de peatones mientras ella cruzaba por el mismo, impactándole y provocándole lesiones. Por su parte, la parte demandada alega que la señora no cruzaba por el paso de peatones sino por otro punto no habilitado al efecto, no aperciendo la presencia del patinete y provocando ella misma la colisión. Solicita una indemnización que asciende a 23.905,91€ en concepto de daños y perjuicios. La SJPI absolvió al conductor porque *"no ha podido llegar al convencimiento de lo que realmente pasó, si fue una negligencia del usuario del patinete o por el contrario de la peatón."* Por este motivo, interpusieron recurso de apelación por inaplicación de la teoría del riesgo, falta de declaración del demandante (falleció con anterioridad a la celebración

⁶⁰ DE LAS HERAS GARCÍA, M. A. (2023) Más sombras que luces en la vigente regulación de los vehículos de movilidad personal: responsabilidad derivada de su uso. *Revista Boliviana de Derecho* N° 36, ISSN: 2070-8157. p.723

del juicio oral) y no apreciación de la posibilidad de la concurrencia de culpas. La SAP resolvió que, pese a las contradicciones en el relato de los hechos, la zona donde se produce el accidente es una zona de paseo por lo que aprecia la culpa del conductor del patinete, su responsabilidad extracontractual al amparo del artículo 1902 del Código Civil, por no ir atento para circunstancias de la vida conforme a la velocidad que circulaba que se califica de inadecuada, en tanto que no le permitió frenar. No obstante, de la parte demandante declara su culpa, pues las características de la vía, califica la deambulacion de la peatona de desatenta, al no apercibirse de la circulacion del patinete eléctrico y adoptar las medidas precautorias al andar y cruzar la calzada a pesar de la presencia del citado vehículo. Por todo ello, aprecia concurrencia de culpas, la que debe ser distribuida en un 75% al conductor del patinete y un 25% a la peatona, al considerar que en todo caso la responsabilidad del conductor del patinete es muy superior al de la peatona al circular por la calzada con un vehículo sin adoptar las precauciones necesarias, ni apercibirse de la presencia de los peatones, máximo al hacerlo en una zona de paseo como reconocieron todos los testigos, sin que el conductor del patinete ajustase la diligencia en su circulación a estas circunstancias, condenando a los demandados a que de forma solidaria abonen a la actora 17.929,43€.

Hay que tener en cuenta que la muerte del autor de unos hechos extingue la responsabilidad penal pero no la civil, que subsiste contra sus herederos y causahabientes, que sólo podrá ejercitarse ante la jurisdicción y por la vía de lo civil.⁶¹

Por último, hacemos referencia a la sentencia sobre la reclamación de daños por la caída de un motorista a consecuencia de la circulación inadecuada de un VMP. Es el caso de la SAP de Barcelona 9947/2022, de 22 de septiembre, que resuelve el recurso de apelación 521/2021, confirmando la SJPI número 3 de Barcelona, de 4 de marzo de 2021. En el relato de los hechos, el demandante conducía su motocicleta cuando, al aproximarse al paso de peatones existente, cuyo semáforo estaba en fase roja para los peatones, se introdujo en la calzada de forma repentina el VMP (segway) conducido por el demandado, por lo que el actor se vio obligado a accionar el sistema de frenado para evitar la colisión produciéndose posteriormente su caída a la calzada junto con la motocicleta. La discusión viene porque el conductor del VMP alega que accedió a la calzada por el

⁶¹ Artículo 115 del RD de 14 de septiembre de 1882 por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

chaflán y no por el paso de peatones. No obstante, el Juez de instancia contempla irrelevante si el acceso a la calzada del VMP fue por el paso de peatones o por el chaflán a los efectos de imputar la responsabilidad, pues en ambos casos la conducta del demandado fue antirreglamentaria, sin que pueda imputarse al motorista ninguna conducta imprudente, ni siquiera levísima. Además, aporta que conforme al principio de confianza en la normalidad del tráfico, cualquier conductor o usuario de la vía espera que los demás actúen y cumplan las normas de circulación y hagan un uso adecuado de las vías, lo que aquí no ocurrió por la conducta negligente del demandado al acceder de forma sorpresiva a la calzada por lugar totalmente inadecuado o con el semáforo que le afectaba en fase roja. Por estos hechos se condena al conductor del VMP como responsable del siniestro al abono de 4.261'92 euros en concepto de daños personales, materiales y sanitarios.

5.3.2. RESPONSABILIDAD CIVIL POR HECHO AJENO

Por lo que respecta a la responsabilidad civil por hecho ajeno, hace referencia a la responsabilidad solidaria de terceras personas ante hechos no cometidos por ellas mismas. Es el caso, de los daños producidos por menores de edad. Así, proclama el artículo 1903 del CC la obligación de reparar el daño causado cometido por personas de quienes se debe responder. De esta forma, responderán los padres por los daños causados por los hijos que se encuentren bajo su guarda, los tutores por los perjuicios causados por los menores que están bajo su autoridad y habitan en su compañía y los curadores con facultades de representación plena por los perjuicios causados por la persona a quien presten apoyo, siempre que convivan con ella. Además, también impone responsabilidad a los dueños y directores de establecimientos o empresas respecto de sus empleados y los titulares de centros docentes de enseñanza respecto de sus alumnos menores. Termina este artículo eximiendo de responsabilidad a estas personas cuando prueben que emplearon toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.

No obstante, cabe hablar de una responsabilidad de carácter objetivo o por riesgo en lugar de una responsabilidad por culpa respecto a la responsabilidad de padres y tutores. Se establece una presunción de culpa de los padres, ya que, en caso contrario, existiría una ausencia total de responsabilidad civil respecto de los hechos cometidos por menores. De esta forma, a pesar de la literalidad del artículo 1903 del CC, el Tribunal Supremo ha venido exigiendo de forma rigurosa la prueba de que los padres o tutores habían actuado con la diligencia debida para evitar el daño para quedar exonerados de

responsabilidad civil, por lo que resulta prácticamente imposible liberarse de responsabilidad.⁶² En términos generales, cuando el Tribunal decide aplicar la “doctrina del riesgo” atribuye la carga de probar su diligencia al demandado (la conocida “inversión de la carga de la prueba de la culpa”) y suele emplear criterios muy estrictos (salvo en contadas ocasiones, insuperables por la actividad probatoria del demandado) para entender acreditada la diligencia debida.⁶³

Por tanto, la responsabilidad civil por hecho ajeno, abarca los supuestos de la “culpa in vigilando” de los padres por los actos de sus hijos. Implica toda una serie de actuaciones inherentes a la patria potestad tendentes a prevenir posibles daños causados a terceros. Cuanto el menor sea de más corta edad e incapaz de entender la conducta que está llevando a cabo, la vigilancia por parte de los padres debe ser constante y, en consecuencia, tendrá mayores dificultades para probar su diligencia y exonerarse de responsabilidad.⁶⁴

Además, en cuanto a la responsabilidad civil exdelicto, la Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, reguladora de la responsabilidad penal de los menores, en su artículo 61.3 establece que: *“Cuando el responsable de los hechos cometidos sea un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de los daños y perjuicios causados sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden. Cuando éstos no hubieren favorecido la conducta del menor con dolo o negligencia grave, su responsabilidad podrá ser moderada por el Juez según los casos.”*

El Tribunal Supremo se reafirma en este sentido a través de dos sentencias. En cita de la 240/94, de 12 de febrero, de la Sala 2ª del TS- en la SAP Sevilla, de 18 febrero de 2000: *“...los padres de menores de edad que cometan una acción imprudente de esta naturaleza deben llevar cuidado porque la persona que tiene o posee la patria potestad respecto al condenado por un delito, al ser éste menor de edad civil, debe responder en el área de las indemnizaciones que le sean impuestas, y no sólo de forma subsidiaria,*

⁶² HUESO PASTOR, M. (2025) La responsabilidad civil en los siniestros de tráfico. El baremo médico. SPPLB. T.1 p.36

⁶³ PEÑA LÓPEZ, F. (2021) Los daños causados por los patinetes eléctricos y otros vehículos de movilidad personal: víctimas, responsables y regímenes de responsabilidad aplicables.” En: LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J. (dir.). *XXI Congreso Nacional sobre Responsabilidad Civil y Seguro: Granada, noviembre 2021*. Las Rozas (Madrid): Editorial Jurídica Sepín, ISBN: 978-84-1388-101-0. p.171

⁶⁴ HUESO PASTOR, M. (2025) La responsabilidad civil en los siniestros de tráfico. El baremo médico. SPPLB. T.1 p.36

sino también directa.” y en la sentencia del TS nº 1225/2009, de 14 de enero: “*Los padres eran los responsables civiles de los actos cometidos por inimputables penales por razón de edad*”.⁶⁵

Un ejemplo de esta responsabilidad, es la plasmada en la SAP de Málaga 304/2020, de 30 de abril, que desestima el recurso de apelación 77/2019, contra la SJPI de 14 de junio de 2018. Los hechos probados establecen que los dos menores, circulando en el mismo patinete (siendo intrascendente quien condujera) dieron lugar con su acción a las lesiones padecidas por la demandante. También, se acredita que la madre del ocupante no estaba en el momento de los hechos vigilando lo que hacía su hijo menor porque en su declaración menciona que, ayudando a una amiga en un Restaurante, dejó de vigilarle en el momento del accidente. Tampoco se ha probado que la madre de la conductora hubiese actuado con "la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño", en el momento que los menores llevaban a cabo una acción además de indebida y peligrosa, susceptible de ocasionar daños. Uno de los motivos que alega en el recurso la madre de uno de los menores, es que su hijo no conducía el vehículo. En la testifical del menor, informa que iba como ocupante en el patín que conducía su amiga y que tiraron por una cuesta y sin querer atropellaron a la demandante. Concluye la sentencia explicando que ir como ocupante en el patinete, cuando está diseñado para ser utilizado por una sola persona, supone por si solo una actuación negligente, que además incidió de modo palpable en la causación del atropello al circular por una cuesta y evidentemente coger mayor velocidad. Por este motivo, se mantiene la condena a ambas madres de indemnizar a la víctima con 17.577,75 euros, en virtud del artículo 1903 del CC.

Esta sentencia añade, en su fundamento de derecho segundo, lo siguiente: “*La jurisprudencia ha precisado que la responsabilidad civil de los padres dimanante de los actos ilícitos ejecutados por los hijos constituidos "in potestae", a tenor del art. 1903 párrafo segundo del CC, se justifica tradicional y doctrinalmente por la transgresión del deber de vigilancia que a los primeros incumbe, omisión de la diligencia in custodiando o in vigilando que el legislador contempla partiendo de la presunción de culpa concurrente en quien desempeña los poderes y deberes integrantes de la patria potestad,*

⁶⁵ GARCÍA-VALLE PÉREZ, M. R. (2021) Responsabilidad por daños causados por patinetes eléctricos. *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 79, p.30

con inversión consiguiente de la carga de la prueba, de manera que la demostración del empleo de las precauciones adecuadas para evitar el evento dañoso ha sido entendida por la doctrina jurisprudencial en concepto de marcada severidad, exigiendo una rigurosa prueba de la diligencia empleada, atemperándose a las circunstancias del tiempo y del lugar, lo que significa la inserción de un matiz objetivo en dicha responsabilidad, que prácticamente pasa a responder a criterios de riesgo en no menor proporción que los subjetivos de culpabilidad.”

6. CONCLUSIONES

I. A partir de 2016 se incrementó exponencialmente el uso de VMP en las vías públicas españolas. Esto produjo un cierto desconcierto entre la población por la falta de normativa aplicable a este tipo de vehículos. Ante este panorama, la DGT publicó en 2016 y 2019 dos instrucciones con el fin de guiar a los usuarios hasta que las autoridades legislativas elaboraran una normativa clara en esta materia. De esta forma, en 2020 se modificaron el RGCir y el RGV con el fin de dar cabida a los VMP, introduciendo una definición congruente a los mismos y el requerimiento de un certificado de circulación. Posteriormente, en 2022 se publicó el Manual de características técnicas de los VMP para aclarar las especificaciones que deben reunir estos vehículos y dar un plazo de 5 años a los usuarios para adaptarlos a las exigencias técnicas establecidas. Mientras tanto, se delegó en los entes locales la potestad de regular las condiciones de circulación de los VMP al estar destinado su uso a las vías urbanas. Por tanto, cada ayuntamiento difería en su regulación, produciéndose un elenco de normas, diferente en cada lugar. Esto, junto a la lenta normativización por parte del Estado, produjo una confusión generalizada en los usuarios, que se vieron inmersos en distintos tipos de responsabilidad.

A día de hoy, se ha visto reforzada la situación jurídica de los VMP gracias a la adaptación de normativa en esta materia a nivel estatal, pero se sigue dejando a los entes locales la regulación de distintas condiciones de su circulación, por lo que existen diferencias entre localidades. Lo correcto sería adecuar una regulación homogeneizada para que las normas sean plurales y extensivas a la generalidad de la sociedad.

II. El usuario de un VMP es responsable de adaptar la circulación a las condiciones de la vía y de respetar la normativa vigente, siempre con prudencia y diligencia. Aun así, es posible que por las características de este tipo de dispositivos (poco visibles, veloces, inestables, vulnerables y silenciosos) se vea involucrado en un

accidente. Por este motivo, se exigen una serie de responsabilidades a los conductores de estos vehículos para minimizar la posibilidad de producirse o las consecuencias tras ocurrir. De esta forma, la responsabilidad que puede conllevar el uso de VMP puede ser administrativa, penal o civil.

Por lo que respecta a la responsabilidad administrativa, los reales decretos estatales y las ordenanzas municipales recogen una serie de sanciones económicas para los usuarios de VMP que no respetan las disposiciones normativas. Estas sanciones pueden alcanzar una cuantía de 1000 euros y no conllevan aparejada la pérdida de puntos.

En cuanto a la responsabilidad penal, al estar implicado en un accidente de circulación con víctimas en el que se determine la culpabilidad del usuario del VMP como causante del siniestro, este se puede enfrentar a penas de prisión o multa por un delito de homicidio imprudente o lesiones imprudentes. En estos casos, el Juez debe valorar si la falta de diligencia del conductor como detonante del accidente se encuadra dentro de la imprudencia grave o menos grave, ya que si se trata de imprudencia leve pasaría a encauzarse por la vía civil. Por otro lado, la utilización de un VMP que excede de las características técnicas para este tipo de vehículos, como sobrepasar la velocidad de 25km/h, y reúne las condiciones para ser un ciclomotor, como tener instalado un asiento o sillín a más de 54 cm del suelo, permite que sus conductas entren en la esfera de los delitos contra la seguridad vial, motivo por el cual circular sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción o tenerlo retirado, conlleva penas de prisión, multa o trabajos en beneficio de la comunidad. Por lo que respecta a este delito, la jurisprudencia del Tribunal Supremo establece que, en la fundamentación de los hechos, debe probarse mediante especificación concreta de las características técnicas o informe de un perito, que el vehículo conducido es un ciclomotor y no un VMP. Además, se puede aplicar el error de tipo, recogido en el artículo 14.1 del CP, si se acredita que el acusado desconocía el tipo de vehículo que conducía.

Por último, para que se pueda repercutir responsabilidad civil por un hecho derivado de la circulación con un VMP debe existir un daño, una acción u omisión negligente y la relación de causalidad entre ambos. Esta responsabilidad se fundamentará en los artículos 1902 y 1903 del CC, según se trate de un hecho propio o de un hecho cometido por un tercero, como es el caso de la responsabilidad de los padres por los actos de sus hijos menores. En el caso de los hechos propios, se aplican los fundamentos subjetivos de la responsabilidad civil extracontractual, como es la intervención de culpa

o negligencia en la acción por parte del demandado, siendo el demandante quien debe probar este extremo. En cambio, en los hechos ajenos, se aplican los preceptos objetivos, siendo el demandado quien debe acreditar la diligencia debida para evitar el daño con el fin de exonerarse de responsabilidad, siendo bastante difícil. Esta responsabilidad comporta la indemnización económica a los perjudicados por los daños personales, materiales y sanitarios.

En definitiva, visto que los VMP son vehículos que cada vez están más presentes en las vías públicas y, en muchas ocasiones, implicados en accidentes de circulación, las autoridades deberían proponer la obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil. No obstante, mientras se debate este extremo, es interesante contratar un seguro de responsabilidad civil voluntario por parte de los usuarios de VMP para mitigar las consecuencias en un siniestro vial.



BIBLIOGRAFÍA

Andrés Domínguez, A.C. (2020) Cuestión controvertida: los vehículos de movilidad personal, ¿instrumento típico de un delito contra la seguridad vial? *Estudios Penales y Criminológicos*, ISSN 1137-7550, N°. 40, pp. 1-43.

De Las Heras García, M. A. (2023) Más sombras que luces en la vigente regulación de los vehículos de movilidad personal: responsabilidad derivada de su uso. *Revista Boliviana de Derecho N° 36*, ISSN: 2070-8157, pp. 698-739.

Fundación Mapfre. (2025) Análisis de la siniestralidad de vehículos de movilidad personal 2024.

García-Valle Pérez, M. R. (2021) Responsabilidad por daños causados por patinetes eléctricos. *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, núm. 79, pp. 9-38.

Hernández Diez, E. et al. (2021) La regulación municipal comparada sobre el uso de los vehículos de movilidad personal (VMP): análisis sobre el desarrollo normativo de Gijón, Valladolid, Vigo, Hospitalet de Llobregat y Vitoria. *R-Evolucionando el transporte, XIV Congreso de Ingeniería del Transporte*. p.1820. <http://hdl.handle.net/10259/6954>

Hueso Pastor, M. (2025) La responsabilidad civil en los siniestros de tráfico. El baremo médico. *SPPLB*. Temas 1 y 5.

Magro Servet, V. (2019) Responsabilidad civil y penal de los conductores de patinetes eléctricos (vehículos de movilidad personal). *Revista de Derecho de la Circulación*.

Peña López, F. (2021) Los daños causados por los patinetes eléctricos y otros vehículos de movilidad personal: víctimas, responsables y regímenes de responsabilidad aplicables.” En: LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J. (dir.). *XXI Congreso Nacional sobre Responsabilidad Civil y Seguro: Granada, noviembre 2021*. Las Rozas (Madrid): Editorial Jurídica Sepín, ISBN: 978-84-1388-101-0, pp. 159-206.

Perona Gómez, A. (2019) Los vehículos de movilidad personal y la responsabilidad municipal en caso de accidente. *Economist & Jurist*, núm. 235, pp. 22-29.

Universidad de Navarra. Revisiones sistemáticas: Definición: ¿qué es una revisión sistemática? <https://biblioguias.unav.edu/revisionessistematicas>

Zubiri De Salinas, M. (2022) Los vehículos de movilidad personal (VMP): problemática de su responsabilidad. *El transporte ante el desarrollo tecnológico y la globalización*, pp.775-799.

NORMATIVA

Instrucción 16/V-124.

Instrucción 2019/S-149 TV-108.

Instrucción SANC 22/06.

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.

Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, reguladora de la responsabilidad penal de los menores.

Ordenanza de circulación de peatones y vehículos del ayuntamiento de Barcelona.

Ordenanza de movilidad del ayuntamiento de Valencia.

Ordenanza de movilidad sostenible del ayuntamiento de Madrid.

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.

Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal.

SENTENCIAS

SAP Barcelona 926/2022, de 31 de enero.

SAP Barcelona 9947/2022, de 22 de septiembre.

SAP Madrid 425/2018, de 26 de noviembre.

SAP Málaga 304/2020, de 30 de abril.

SAP Oviedo 1013/2023, de 5 de abril.

SAP Valencia 2293/2023, de 25 de julio.

STS 1159/2021, de 30 de marzo.

STS 4033/2023, de 4 de octubre.

STS 5069/2023, de 22 de noviembre.

STS 572/2022, de 10 de febrero.

WEBGRAFÍA

<https://elderecho.com/responsabilidad-civil-y-penal-de-los-conductores-de-patinetes-electricos-vehiculos-de-movilidad-personal>

<https://es.scribd.com/document/660238114/Vehiculos-de-Movilidad-Personal-1>

<https://libros.ubu.es/servpubu-acceso-abierto/catalog/view/31/14/15>

<https://modeloderecurso.com/bien-juridico-protegido/>

<https://revistacentrozaragoza.com/riesgos-de-la-manipulacion-de-las-baterias-de-los-vmp/>

<https://sensorautomotriz.com/preguntas-frecuentes/cual-es-la-diferencia-entre-accidente-de-transito-y-siniestro-vial>

<https://tutorica.com/material-complementario/los-vehiculos-de-movilidad-personal-vmp-todo-lo-que-se-debe-conocer/>

https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/2025-01/Fullet%C3%B3_Web_CAT_Low.pdf

<https://www.caranddriver.com/es/coches/planeta-motor/a43664841/pena-de-prision-usuario-patinete-electrico/>

https://www.cope.es/emisoras/comunidad-valenciana/valencia-provincia/valencia/noticias/circular-auriculares-valencia-convierte-infraccion-frecuente-vehiculos-movilidad-personal-20250331_3123954.html

<https://www.heraldo.es/noticias/aragon/zaragoza/2023/10/05/el-autor-del-primer-atropello-mortal-de-patinete-en-zaragoza-no-entrara-en-prision-1681928.html>

<https://www.ineaf.es/tribuna/la-responsabilidad-de-los-vehiculos-de-movilidad-personal-vmp/>

<https://www.lavanguardia.com/motor/vehiculos/patinetes/20220908/8507902/sorprendentes-datos-informe-uso-bici-patinete-electrico-espana.html>

<https://www.lineadirectaaseguradora.com/sala-de-prensa/-/estudio-nueva-movilidad>

<https://www.motorpasionmoto.com/seguridad/autor-primer-atropello-mortal-patinete-electrico-no-ira-a-prision-tendra-que-pagar-multa>