

UNIVERSIDAD MIGUEL HERNÁNDEZ

Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas de Elche

Grado en Derecho



UNIVERSITAS
Miguel Hernández

Trabajo de Fin de Grado

**LOS PATINETES ELÉCTRICOS Y
SU RESPONSABILIDAD CIVIL**

Alumna: Natalia Agulló Jiménez

Tutora: María Remedios Guilabert Vidal

Curso académico: 2023/2024

Resumen

El cambio de paradigma que ha supuesto la aparición y el creciente uso de los patinetes eléctricos en el ámbito de la seguridad vial y la circulación de vehículos ha puesto de manifiesto la necesidad de adaptar la normativa existente y regular las nuevas situaciones jurídicas derivadas de su utilización. No obstante ello, nos encontramos todavía con ciertas dudas acerca de la conceptualización jurídica del patinete eléctrico, de sus posibilidades en la circulación vial y con cierta incertidumbre sobre la cobertura legal con que cuentan estos recientes medios de transporte. Partiendo de este contexto y teniendo en cuenta el área jurídica en la que nos movemos, el Derecho Civil, pretendemos dar cuenta en el presente trabajo del concepto y características principales de esta tipología de vehículo de movilidad personal, de su normativa reguladora, de la problemática asociada a su uso y de la responsabilidad civil derivada de las situaciones con relevancia jurídica en las que esté implicado un patinete eléctrico.

Abstract

The paradigm shift brought about by the appearance and growing use of electric scooters in the field of road safety and vehicle circulation has highlighted the need to adapt existing regulations and regulate new legal situations arising from their use. Despite this, we still find ourselves with certain doubts about the legal conceptualization of the electric scooter, its possibilities in road traffic and with certain uncertainty about the legal coverage that these recent means of transportation have. Starting from this context and taking into account the legal area in which we operate, Civil Law, we intend to give an account in this work of the concept and main characteristics of this type of personal mobility vehicle, its regulatory regulations, the problematic associated with its use and the civil liability derived from situations with legal relevance in which an electric scooter is involved.

Palabras clave

Patinete eléctrico, vehículo de movilidad personal, responsabilidad civil, normativa vial, tráfico.

Keywords

Electric scooter, personal mobility vehicle, civil liability, road regulations, traffic.



ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN	6
II. EL FENÓMENO DE LOS PATINETES ELÉCTRICOS	7
2.1. Concepto, tipología y características	7
2.2. Obligaciones, recomendaciones y prohibiciones de los conductores	14
2.3. Ámbito de circulación de los VMP.....	15
III. MARCO NORMATIVO	16
3.1. Normativa europea.....	16
3.2. Normativa nacional.....	17
3.2.1. Breve historia de la normativa vial contemporánea en España.....	17
3.2.2. Modificaciones normativas a propósito del patinete eléctrico	20
IV. PROBLEMÁTICA ASOCIADA	22
4.1. Carencia de seguro obligatorio y autorización administrativa.....	22
4.2. Ausencia de obligatoriedad del uso del casco de protección.....	24
4.3. Matriculación	25
4.4. Infracciones y sanciones	26
V. RESPONSABILIDAD CIVIL DEL USUARIO DE PATINETE ELÉCTRICO.....	28
5.1. Responsabilidad civil extracontractual	29
5.2. Responsabilidad civil contractual	31
5.3. Responsabilidad civil <i>ex delicto</i>	32
5.4. Responsabilidad civil y penal del menor infractor	37
CONCLUSIONES.....	40
BIBLIOGRAFÍA	43
NORMATIVA.....	44
JURISPRUDENCIA.....	46
WEBGRAFÍA	47
ANEXOS	48
Anexo I	48
Anexo II	49
Anexo III.....	50
Anexo IV.....	52
Anexo V	53

Anexo VI..... 54
Anexo VII..... 55



I. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo pretende abordar la normativa reguladora y los diferentes tipos de responsabilidad civil que pueden derivarse de aquellos accidentes en los que se encuentre implicado un tipo muy concreto de vehículo de movilidad personal: el patinete eléctrico. Este medio de transporte se ha convertido, debido a diferentes motivos que abordaremos en nuestro estudio, en el gran protagonista de la movilidad urbana actual.

Más concretamente, y utilizando términos recientemente acuñados, podemos hablar de *micromovilidad urbana*: aquellas formas de desplazamiento a través de medios de transporte personales y ligeros¹. Ello ha supuesto no sólo un cambio en los modos de circulación vial, sino también en las formas de relacionarse entre sus usuarios, los peatones y el resto de vehículos, todo lo cual ha repercutido en la normativa, que no podía permanecer indiferente ante las nuevas necesidades jurídicas.

Para acercarnos a todo ello hemos dividido nuestro trabajo en cuatro grandes bloques. En primer lugar, nos centramos en las transformaciones que habría sufrido el concepto jurídico de patinete eléctrico y el ámbito de circulación que le está legalmente reconocido. A continuación, recogemos el marco normativo que rige el tráfico de vehículos y la seguridad vial, centrándonos en la tipología de medios de transporte que nos ocupa. Seguidamente, abordamos los principales problemas que surgen en la utilización de estos vehículos de movilidad personal.

Y, teniendo todos estos aspectos en cuenta, tratamos finalmente la responsabilidad civil que surge de los accidentes en los que se haya implicado un patinete eléctrico, ya se trate de responsabilidad civil extracontractual, responsabilidad civil contractual, responsabilidad civil derivada de delito y responsabilidad civil y penal del menor infractor. Esta última resulta de especial interés debido al ingente uso que se da en la actualidad de este medio de transporte por menores de edad.

¹ MOLINA GARCÍA, P. J.: “La micromovilidad de VMP en vías urbanas”, *Revista Científica del Centro Universitario de la Guardia Civil*, 2024, pp. 217 a 248.

II. EL FENÓMENO DE LOS PATINETES ELÉCTRICOS

2.1. Concepto, tipología y características

El patinete eléctrico ha revolucionado el panorama de la movilidad desde 2017². Estos vehículos se han presentado como un medio de transporte sostenible, ágil, barato y portátil que ha venido a complementar las formas de desplazamiento consistentes en ir a pie, utilización de transporte público y uso de la bicicleta³. Según la Federación Española de Vehículos de Movilidad Personal, en enero de 2020 existían en España más de medio millón de patinetes eléctricos, mientras que en 2022 la cifra habría ascendido a más de ochocientos mil⁴. La siniestralidad, por su parte, cuenta con cifras relativamente bajas en comparación con otros medios de transporte, si bien la tendencia va en aumento debido al creciente uso de dichos medios⁵.

Tal y como recoge la Dirección General de Tráfico, los patinetes eléctricos han sido incluidos en la categoría de Vehículos de Movilidad Personal (en adelante, VMP)⁶. Por su parte, la dinámica que caracteriza al ámbito del Derecho en la que primero surgen los fenómenos con relevancia jurídica y, posteriormente, la normativa que los regula, no habría hecho excepción alguna con los patinetes eléctricos. Así, ante la creciente presencia de estos aparatos en las vías de circulación y la ausencia de normativa española al respecto, la Dirección General de Tráfico (en adelante, DGT)

² BASCONES, K., MAIO MÉNDEZ, T.E. Y YANEZ, F.A.: “Accidentes en patinete eléctrico: una nueva epidemia”, *Revista Española de Cirugía Ortopédica y Traumatología*, 2022, pp. 135 a 142.

³ ANAYA-BOIG, E.: “La micromovilidad como forma de transporte”, *Oikonomics: Revista de economía, empresa y sociedad*, 2022, pp.1 a 10.

⁴ <https://fevemp.es/espana-existen-mas-medio-millon-vmp/>

DE LAS HERAS, M.A.: “Más sombras que luces en la vigente regulación de los vehículos de movilidad personal: responsabilidad derivada de su uso”, *Rev. Boliv. de Derecho*, 2023, p. 701.

⁵ El Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT ha publicado el 22 de diciembre de 2023 un documento sobre *Las principales cifras de la siniestralidad vial España 2022*, que ha puesto de relieve que el patinete eléctrico registra el menor número de accidentes, contabilizándose en 2022 un total de 4647 siniestros viales, que representa un 2% de los siniestros viales acaecidos en 2022, con un total de 8 personas fallecidas, 312 personas heridas hospitalizadas y 4003 personas heridas no hospitalizadas.

⁶ <https://www.dgt.es/>

comenzó a redactar instrucciones que pudieran hacer frente a las situaciones legales originadas por dichos VMP⁷.

La primera fue la Instrucción 16/V-124 Asunto: Vehículos de movilidad personal (VMP), de la DGT, de 3 de noviembre de 2016, que estableció una primera definición de los VMP como “vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que, por su construcción, podían exceder de las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico”⁸. Esta Instrucción equiparaba los VMP a las bicicletas, por lo que se establecía su uso en las calzadas y la aplicación de la legislación sobre tráfico y seguridad vial, pero sin otorgarles la necesidad de seguro obligatorio ni permiso de conducción o circulación como los vehículos de motor⁹.

Seguidamente, la DGT publicó la Instrucción 2019/S-149 TV-108 Asunto: Aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos, de la DGT de 3 de diciembre de 2019. Esta Instrucción aportó una nueva definición de VMP: “vehículo de una o más rueda dotados 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”¹⁰.

La necesidad de fijar la horquilla de velocidad en la que podían moverse estos vehículos fue especialmente relevante. Y es que el hecho de que no pudieran sobrepasar los 6 km/h determinaba que no fueran considerados juguetes, mientras que su velocidad máxima a 25 km/h determinaba que no fueran equiparados a los ciclomotores¹¹.

⁷ GARCÍA-VALLE PÉREZ, M. R.: “Responsabilidad por daños causados por patinetes eléctricos”, *Asociación española de abogados especializados en responsabilidad civil y seguro*, 2021, pp. 10 y 14.

⁸ Instrucción 16/V-124. Asunto: Vehículos de movilidad personal (VMP), 1.

⁹ GARCÍA-VALLE PÉREZ, M. R., *op. cit.*, p. 15.

¹⁰ Instrucción 2019/S-149 TV-108. Asunto: Aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos, de la DGT, de 3 de diciembre de 2019, 6.

¹¹ GARCÍA-VALLE PÉREZ, M. R., *op. cit.*, p. 15.

No es hasta el año 2020 cuando se produce la modificación de la normativa española sobre tráfico y seguridad vial, materializándose mediante el 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.

Este Real Decreto hace hincapié en tres ideas ya recogidas en las instrucciones citadas, a saber: la consideración de los VMP como vehículos, prohibiéndose así su circulación en zonas peatonales; su carácter urbano, prohibiendo su presencia en travesías o autovías; y una definición ampliada de los VMP aunando elementos contenidos en las Instrucciones. Así, el Reglamento General de Vehículos, que contiene en su Anexo II una relación de las principales definiciones y categorías de vehículos, define al VMP como:

“vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013”¹².

Y es que, frente al error de entender “que todo vehículo de dos ruedas, con motor y sin pedales, es un ciclomotor (...) el legislador habría dado vida a una categoría intermedia: los VMP, por encima de los ciclos con motor y a pedales, como las EPAC y por debajo de los ciclomotores, que sí que requieren matrícula o licencia”¹³. Nos

Véase Sección 4. Exclusiones como Vehículos de movilidad personal (VMP). 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.

¹² Anexo II del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

¹³ MORELL ALDANA, L. C. (2022). “Los VMP circulan por primera vez en el TS: recensión a la STS, Sala de lo Penal, n.º 120/2022”, *Diario La Ley (Estudios doctrinales)*, 2022, p. 5.

encontramos, así, con una categoría nueva de vehículos, con entidad propia. Esta consideración, nada baladí, sigue la línea del Dictamen 2/2021 emitido por el Fiscal de Sala coordinador de seguridad vial, donde “recalca el TS que no puede efectuarse un reduccionismo simplista que nos lleve a que todo vehículo con dos ruedas y motor sea considerado un ciclomotor”¹⁴.

Se había hecho necesaria, pues, una clasificación administrativa exhaustiva de estos aparatos, los VMP, a los que se les reconocía capacidad de circulación, habida cuenta de que hasta el momento no se habrían conceptualizado de una forma unívoca dando lugar a diferentes interpretaciones y subsiguientes problemas de aplicación de la norma. Así, el Fiscal de Sala coordinador de seguridad vial señalaba la inseguridad jurídica que se había derivado de ello, haciendo alusión a casos en los que la jurisprudencia se habría expresado equívocamente.

En lo que se refiere a la configuración técnica de los VMP, cabe tener en cuenta la entrada en vigor, con fecha 22 de enero de 2024, de un documento donde se recogen las características técnicas que han de cumplir los VMP”¹⁵. Se trata del Manual de características de los VMP¹⁶. La propia Resolución define al Manual como: “el 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”¹⁷.

La observancia de tal Manual permite certificar los VMP para su comercialización, quedando así acreditada la existencia de las características técnicas idóneas para su circulación en convivencia con los vehículos a motor y ciclomotores, no pudiendo circular aquellos no certificados. Vemos, pues, que ello no implica la emisión de un certificado de características que acompañe al VMP, sino que se trata de unas disposiciones que vinculan al fabricante para incluir sus productos en el mercado. El único elemento identificador del VMP se configurará como una placa de marcaje que ha

¹⁴ MORELL ALDANA, L. C., *op. cit.*, p. 6.

¹⁵ Nota de prensa del Ministerio del Interior con fecha 21 de enero de 2022.

¹⁶ 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.

¹⁷ Preámbulo de la Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico.

de ubicarse en zona visible y en la que constará la información del producto (véase el Anexo I).

En cuanto a la tipología de los VMP, el Anexo con la tabla de contenido que se recoge en el ya citado Manual de características diferencia dos tipos de VMP según su uso, a saber: los dirigidos al transporte personal y los dirigidos al transporte de mercancías¹⁸. Las diferencias técnicas entre unos y otros impiden que estos últimos puedan dedicarse al transporte de pasajeros, con lo que nuestro objeto de estudio se centra en los primeros¹⁹.

Pues bien, los VMP dirigidos al transporte personal aparecen caracterizados fundamentalmente por: el margen de velocidad que pueden alcanzar (entre 6 y 25 km/h); la potencia nominal por vehículo, esto es, la potencia que alcanza la instalación eléctrica del patinete en un uso normal y regular, y que variará en función de la existencia o no de auto-equilibrado en el mismo (el auto-equilibrado se refiere a la presencia o no de un sistema auxiliar de control para mantener su equilibrio); contar con una masa en orden de marcha igual o inferior a 50 kg, es decir, el peso del vehículo sin carga, con combustible y listo para su uso normal; y con una longitud máxima de 2.000 mm, altura máxima de 1.400 mm y ancho máximo de 750 mm (véase Tabla 1 y Tabla 2)²⁰.

¹⁸ Sección 1. Definición de Vehículo de movilidad personal (VMP). Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico.

¹⁹ Sección 3. VMP para transporte de mercancías u otros servicios. Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico.

²⁰ Definición de *potencia nominal* extraída del Diccionario de Ingeniería Eléctrica de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Industrial de la Universidad de Salamanca.

El sistema de auto-equilibrado aparece recogido en el art. 5 del Reglamento (UE) N° 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. Definición de auto-equilibrado según: <https://dpej.rae.es/lema/veh%C3%ADculo-de-motor-autoequilibrado>

Definición de *masa en orden de marcha*: “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: a) los líquidos; b) el equipo estándar conforme a las especificaciones del fabricante; c) el ‘combustible’ contenido en el depósito, que estará lleno hasta el 90 % de su capacidad, como mínimo” (art. 5 del Reglamento (UE) N° 168/2013).

Tabla 1

Características de los VMP según el Manual de características de los vehículos de movilidad personal

VMP de transporte personal	
Velocidad máxima	Entre 6 y 25 km/h
Potencia nominal ⁽³⁾ por vehículo.	Vehículos sin auto-equilibrado: ≤ 1.000 W Vehículos con auto-equilibrado ⁽⁴⁾ : ≤ 2.500 W
Masa en orden de marcha ⁽⁵⁾ .	< 50 kg
Longitud máxima.	2.000 mm

⁽³⁾ La potencia nominal deberá ser declarada por el fabricante del motor y medida según el apartado 4.2.14 de la norma EN 15194:2018, o alternativamente en el Reglamento n.º 85 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) - Disposiciones uniformes relativas a la homologación de motores de combustión interna o de grupos motopropulsores eléctricos para la propulsión de vehículos de motor de las categorías M y N en lo que respecta a la medición de la potencia neta y la potencia máxima durante 30 minutos de los grupos motopropulsores eléctricos (DO L 323 de 7.11.2014, pág. 52).

⁽⁴⁾ Al menos el 60% de esta potencia se debe dedicar al sistema de autoequilibrado.

⁽⁵⁾ Masa en orden de marcha: masa del vehículo tal y como se define en el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 168/2013.

Tabla 2

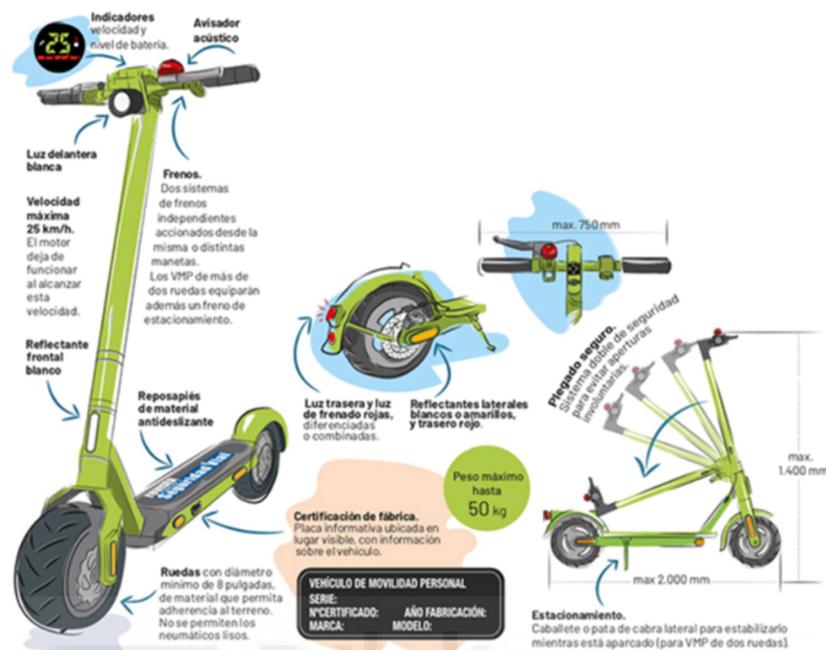
Características de los VMP según el Manual de características de los vehículos de movilidad personal

Altura máxima.	1.400 mm
Anchura máxima.	750 mm

De esta manera, un ejemplo visual de lo que hemos de entender por patinete eléctrico como VMP destinado al transporte de personas, según la DGT es el siguiente:

Figura 1

Modelo de patinete eléctrico según la DGT²¹



Asimismo, el Manual de características establece una relación de aquellos vehículos que no pueden equiparse a los VMP y que señalamos a fin de cerrar el concepto y características de estos vehículos. No pueden considerarse, pues, VMP:

- vehículos diseñados específicamente para circular fuera de las vías públicas o vehículos concebidos para competición,
- los vehículos para personas con movilidad reducida,
- los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VCA,
- los vehículos considerados juguetes, siendo tales los que su velocidad máxima no sobrepasa los 6 km/h,
- vehículos diseñados y fabricados para ser utilizados exclusivamente por las Fuerzas Armadas,
- los ciclos de pedales con pedaleo asistido (EPAC),

²¹ NICOLÁS FRAILE, C.: “Radiografía del patinete eléctrico: así serán en 2024”, *Tráfico y seguridad vial*, 2022, p. 20.

– aquellos vehículos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n.º 168/2013²².

2.2. Obligaciones, recomendaciones y prohibiciones de los conductores

A continuación, recogemos en la Tabla 3 un resumen de las principales obligaciones, recomendaciones y prohibiciones que recaen sobre los conductores y propietarios de patinetes eléctricos, y cuya vulneración trataremos al abordar las infracciones cometidas con este tipo de vehículos.

Tabla 3

Elaboración propia a partir de los datos contenidos en <https://www.dgt.es/>

Obligaciones	Recomendaciones	Prohibiciones
Ropa reflectante (obligatoria durante la noche o con visibilidad reducida)	Seguro de responsabilidad civil	Conducción bajo los efectos de alcohol y drogas
Dispositivo de advertencia acústica (timbre)		Uso del móvil
Sistema de frenado		
Luz delantera		
Catadióptrico reflectante trasero	Casco (según Ordenanza Municipal)	Uso de auriculares
Luz trasera		
Catadióptrico reflectante delantero		Portar pasajero
Casco (según Ordenanza Municipal)		

²² Sección 4. Exclusiones como Vehículos de movilidad personal (VMP). Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico.

2.3. Ámbito de circulación de los VMP

Los patinetes eléctricos, al ser incluidos en la categoría de VMP, esto es, como vehículos, tienen prohibida la circulación por las aceras, zonas peatonales, travесías, vías interurbanas, autopistas, autovías y túneles urbanos²³. En lo que se refiere a las aceras y zonas peatonales, el Reglamento General de Circulación contiene una redacción que puede llevar a error. Y es que en su art. 121.4 recoge la prohibición de circular por la calzada –según la RAE, “parte de la calle comprendida entre dos aceras”–, a “los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares”, matizando la posibilidad de su circulación en las partes de la vía habilitadas para ello, pudiendo sin embargo “circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal regulada en el art. 159”²⁴.

Esta redacción entendemos que puede dar lugar a confusión, pues aquí la norma se refiere a los *monopatines* y *patines* –la expresión *aparatos similares* que también recoge se presenta un tanto indeterminada y no contribuye a aclarar la norma–, pero hemos de recordar que los patinetes eléctricos están incluidos en la categoría de VMP, esto es, un tipo de vehículo, y a ellos se dirige el siguiente apartado del mismo artículo señalando que “la circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”²⁵.

Por ello, los patinetes eléctricos deben circular por la calzada y cumplir las normas de tráfico y seguridad vial como cualquier otro vehículo, habiendo de someterse igualmente su conductor a las pruebas de alcohol y drogas cuando sea requerido para ello, tal y como dispone el art. 383 CP. De hecho, en caso de conducir bajo los efectos de dichas sustancias, se procedería a la inmovilización y depósito del VMP como

²³ Nota informativa del Ministerio del Interior, “Información General vehículos de movilidad personal agentes”, p. 4.

²⁴ Art. 121.4 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

²⁵ Art. 121.5 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

cualquier otro vehículo, en virtud de lo dispuesto en los arts. 104.1.d) y 105.1.c) del Texto refundido de la Ley de Tráfico, además de las sanciones pertinentes²⁶.

III. MARCO NORMATIVO

3.1. Normativa europea

En el ámbito europeo la primera norma que nos habla de vehículos de micromovilidad es el Reglamento (UE) N° 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. Si bien aquí se encuadran vehículos de motor de 2 ó 3 ruedas, no es el marco normativo propio de los patinetes eléctricos, sino de los conceptualizados en la categorías de ciclo de motor (L1e-A), ciclomotor de dos ruedas (L1e-B), ciclomotor de tres ruedas (L2e), motocicleta de dos ruedas (L3e), motocicleta de dos ruedas con sidecar (L4e), triciclo de motor (L5e), cuatriciclo ligero (L6e) y cuatriciclo pesado (L7e)²⁷. Y es que, pese a ciertas coincidencias en su regulación con respecto a los patinetes eléctricos, éstos últimos han de ajustarse a nivel europeo a las siguientes normas:

- Directiva 2006/42/CE, traspuesta en el Real Decreto 1644/2008, de 10 de octubre, por el que se establecen las normas para la comercialización y puesta en servicio de las máquinas.

²⁶ Por infracción administrativa, véase Anexo II RDL 6/2015, de 30 de octubre, del Texto Refundido sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial; por delito, véase el art. 379.2 CP.

²⁷ Según ANAYA-BOIG, E., “la micromovilidad se basa en el uso de vehículos y aparatos mecánicamente sencillos, impulsados por un motor eléctrico y destinados a la movilidad individual, como la bicicleta o el patinete”, *op. cit.*, pp. 1 a 2.

Las categorías mencionadas (L1e-A, L1e-B, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e) están recogidas en el art. 4 del Reglamento (UE) N° 168/2013.

- Directiva 2011/65/UE, traspuesta en el Real Decreto 219/2013, de 22 de marzo, sobre restricciones a la utilización de determinadas sustancias peligrosas en aparatos eléctricos y electrónicos.
- Directiva 2014/30/UE, traspuesta en el Real Decreto 186/2016, de 6 de mayo, por el que se regula la compatibilidad electromagnética de los equipos eléctricos y electrónicos.
- 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.
- Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021 por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.



3.2. Normativa nacional

3.2.1. Breve historia de la normativa vial contemporánea en España

En el contexto de la Segunda República española (1931-1939), la Presidencia del Consejo de Ministros aprobó el 25 de septiembre de 1934 el Código de Circulación y sus Anexos mediante Decreto, que fue publicado en la publicación periódica oficial “Gaceta de Madrid” núm. 269, de 26 de septiembre de 1934, en sus páginas 2634 a 2677.

La posterior etapa política, el Franquismo (1939-1975), mantuvo el Código de Circulación como norma básica en materia de tráfico. La Constitución Española de 1978, aprobada bajo el Gobierno de D. Adolfo Suárez González, fijó en su art. 149.1 las materias sobre las que el Estado tenía competencia exclusiva, toda vez que la número 21 es la que abarca la materia de “Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos,

submarinos y radiocomunicación” (art. 149.1.21ª CE). Y ello, como el resto de materias sobre las que el Estado tiene dicha exclusividad, se había de desarrollar por norma con rango de Ley.

En este momento, la normativa de 1934, esto es, el Código de Circulación, que ostentaba rango de Reglamento, se presenta anacrónico y obsoleto, tal y como explica el Preámbulo de la norma aprobada con posterioridad, la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial: “la exigencia de una nueva regulación que sustituya al Código de la Circulación hoy en vigor, viene impuesta tanto por adaptar la norma a los principios de la vigente Constitución, como por la necesidad de disponer de un instrumento legal idóneo para afrontar la solución de la actual problemática, no contemplada, en toda su, amplitud, por la anterior normativa”²⁸.

Por ello, las Cortes Generales delegaron en el Gobierno, que en ese momento estaba presidido por D. Felipe González Márquez, la aprobación de una Ley de Bases que confería al Gobierno “la facultad de aprobar un texto articulado con rango de ley – decreto legislativo– para la regulación de una materia reservada a la ley”, fijando “con precisión el objeto y alcance de la delegación legislativa y los principios y criterios que han de seguirse en su ejercicio”²⁹. Esta forma de proceder se recogió en el texto constitucional: “La delegación legislativa deberá otorgarse mediante una ley de bases cuando su objeto sea la formación de textos articulados o por una ley ordinaria cuando se trate de refundir varios textos legales en uno solo” (art. 82.2 CE). Así, en 1989 se aprobó la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

La norma con rango de Ley dictada por el Gobierno a partir de la delegación legislativa efectuada por las Cortes Generales en el Gobierno, sobre una materia determinada –tráfico– y no sujeta a reserva de ley orgánica resultó en el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

²⁸ Preámbulo de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

²⁹ Definición de *Ley de Bases* en art. 82.4 CE; también en <https://dpej.rae.es/lema/ley-de-bases>

Pues bien, a lo largo de dicho RDL 339/1990 encontramos repetidas referencias a la necesidad de desarrollo reglamentario de su contenido, apareciendo continuas coletillas del estilo *según lo que reglamentariamente se determine*. Es a partir de entonces cuando, en virtud de la potestad reglamentaria del ejecutivo –véase art. 97 CE; art. 23 Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno–, surgen varias normas con rango de reglamento³⁰.

El RDL 339/1990 fue modificado por sucesivas leyes: Ley 5/1997, Ley 19/2001, Ley 17/2005, Ley 18/2009 y Ley 6/2014. Pero fue bajo el Gobierno de D. Mariano Rajoy Brey cuando se dictó el texto refundido en materia de tráfico vigente en la actualidad, que se constituye así como una “norma con rango de ley dictada por el Gobierno que refunde varios textos legales sobre materia determinada no sujeta a reserva de ley orgánica, con base en una delegación legislativa efectuada por las Cortes Generales mediante ley ordinaria”³¹. Se aprobó así 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, que entra en vigor el 31 de enero de 2016, fecha en que es derogado el RDL 339/1990.

A la vigencia actual del RDL 6/2015 cabe añadir la de los Reales Decretos aprobados para el desarrollo del RDL 339/1990, de manera que tales reglamentos son vigentes en todo aquel contenido que no se oponga al texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (RDL 6/2015). Ésta es, pues, la normativa vigente en la actualidad en materia de tráfico.

³⁰ Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial; Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos; Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial; Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores; Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo; y Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

³¹ <https://dpej.rae.es/lema/texto-refundido>

Así recoge el art. 1.1 del RDL 6/2015, el objeto de esta norma, que no es otro que el de reflejar legislativamente la competencia exclusiva del Estado que le atribuye la CE en su art. 149.1.21^a, a saber: “regular el tráfico, la circulación de todos los vehículos y la seguridad vial”. No obstante la exclusividad del Estado en esta materia, el art. 1.2 señala la posibilidad de transferir competencias por parte de la Administración General del Estado en lo que se refiere a *funciones y servicios*, haciéndose efectiva la misma en las Comunidades Autónomas de Cataluña, País Vasco y Navarra, a través de tres Reales Decretos³².

Finalmente, nos resulta relevante señalar el ámbito de aplicación que el RDL 6/2015 establece en su art. 2, toda vez que nos resultará de interés a la hora de abordar el encuadre de los patinetes eléctricos, objeto de nuestro trabajo, en la normativa nacional sobre tráfico y circulación de vehículos a motor: “Los preceptos de esta ley son aplicables en todo el territorio nacional y obligan a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios” (art. 2 RDL 6/2015).

3.2.2. Modificaciones normativas a propósito del patinete eléctrico

Si bien la normativa nacional en materia de tráfico y seguridad vial ha centrado sus atenciones en el vehículo a motor, se ha visto la necesidad de dotar de mayor protagonismo a los medios de transporte que estaban adquiriendo un notable

³² Real Decreto 3256/1982, de 15 de octubre, sobre traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ejecución de la legislación del Estado sobre tráfico y circulación de vehículos; Real Decreto 391/1998, de 13 de marzo, sobre traspaso de servicios y funciones de la Administración del Estado a la Generalidad de Cataluña en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor; y Real Decreto 252/2023, de 4 de abril, de traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Foral de Navarra en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.

crecimiento; es el caso de las motocicletas, las bicicletas, las bicicletas con pedaleo asistido (EPAC) y los vehículos de movilidad personal (VMP)³³.

Esta adaptación se llevó a cabo con la publicación del 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.

La modificación de ambos Reglamentos ha pretendido, así, crear un marco normativo que pueda dar cabida a los VMP, de manera que puedan convivir ordenadamente con los peatones y con el resto de medios de transporte. La modificación más destacada a propósito de los VMP que ha tenido lugar en el Reglamento General de Circulación es la propia del art. 38, que habría visto añadido un apartado en el que se prohíbe expresamente la circulación de los VMP “por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado”, así como en “túneles urbanos”³⁴.

Por su parte, el Reglamento General de Vehículos habría visto añadidos en su art. 3, que trata conceptos básicos, los apartados j) y k) para incluir el Manual de características de los VMP y su certificado para la circulación. Asimismo, se incorpora el art. 22 bis para especificar que “los vehículos de movilidad personal quedan exceptuados de obtener (...) autorización administrativa” y que requerirán el certificado de circulación que garantice los requisitos técnicos recogidos en el Manual de características de que ya hablamos. En su Anexo II, apartado A), dedicado a definiciones, se reformula la definición de vehículo de motor, añadiendo las bicicletas y los VMP: “Vehículo a motor: Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías, los vehículos para personas

³³ Preámbulo del 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.

³⁴ Art. 38.4 del Real Decreto 970/2020, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos.

de movilidad reducida, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal”³⁵.

IV. PROBLEMÁTICA ASOCIADA

4.1. Carencia de seguro obligatorio y autorización administrativa

Debido a la creciente presencia de estos medios de transporte que nos ocupan, tanto Ayuntamientos como la Fiscalía de Seguridad Vial y la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) están reclamando la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil para los usuarios de los patinetes eléctricos³⁶. Cabe recordar que la norma por la que se establece dicha obligatoriedad en el resto de vehículos es el 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, cuyo art. 2.1 recoge que la obligación de asegurarse afecta a cualquier propietario de vehículos a motor:

“Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1”³⁷.

Teniendo en cuenta la claridad de la formulación del precepto, se nos plantea contradictoria la dispensa del seguro de responsabilidad civil que todavía rige en la actualidad con respecto a los patinetes eléctricos. Seguidamente, en el art. 3 de dicha norma se establecen las sanciones que, bajo la competencia de los Jefes Provinciales de Tráfico, lleva aparejado el incumplimiento de la obligación de asegurarse: la

³⁵ Anexo II, apartado A), del Real Decreto 970/2020, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos.

³⁶ GUTIÉRREZ, A.: “¿Es necesario un seguro obligatorio?”, *Tráfico y Seguridad Vial*, 2021, p. 20.

³⁷ Art. 2.1 del 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.

prohibición de circular por territorio nacional, el depósito del vehículo –según los criterios recogidos en el art. 105 LSV– y una multa de entre 601 y 3005€³⁸.

Entre los municipios que están solicitando la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil para estos VMP nos encontramos con Alicante, Benidorm, Barcelona o Palencia; a nivel europeo, Italia se encuentra en trámites para su establecimiento, mientras que en Francia y Alemania es obligatorio desde hace varios años³⁹.

Pero, ¿y qué ocurre, entonces, cuando se produce un accidente con un patinete eléctrico y su usuario no dispone de seguro? Según el Colegio General de Mediadores de Seguros, el seguro que cubre la vivienda cubre, asimismo, a los patinetes eléctricos – como también a las bicicletas– cuando se da una póliza de multirriesgo del hogar, es decir, un tipo de seguro que cubre diversos tipos de siniestros o riesgos⁴⁰. Cuando la vivienda carece de seguro o cuando el conductor que ha protagonizado un accidente se da a la fuga, el Colegio General de Mediadores de Seguros señala al Consorcio de Compensación de Seguros⁴¹.

Cabe señalar, no obstante, que durante la realización del presente trabajo ha sido aprobado por el Consejo de Ministros un Proyecto de Ley (“Proyecto de Ley de Seguros de Automóviles”) con fecha 28/05/2024 para trasponer la Directiva 2021/2118 relativa al seguro de responsabilidad civil. De esta manera, los patinetes eléctricos deberán contar con un seguro obligatorio de responsabilidad civil. En cualquier caso, esta norma se encuentra todavía a la espera de remisión al Congreso de los Diputados para su tramitación parlamentaria.

Por su parte, la carencia de autorización administrativa –permiso o licencia– que habilite para la conducción de este tipo de vehículos hace que el abanico de usuarios de los mismos sea cada vez mayor y, por ende, las posibilidades de accidentes en que estos vehículos se vean implicados, aumenta. Se trata de una situación que se extiende en toda

³⁸ Art. 3 del 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.

³⁹ GUTIÉRREZ, A., *op. cit.*, p. 20.

⁴⁰ GUTIÉRREZ, A., *op. cit.*, p. 21.

⁴¹ Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros.

Europa⁴². De hecho, la existencia de un Registro de patinetes eléctricos sólo se da en Lituania y es de carácter voluntario⁴³.

4.2. Ausencia de obligatoriedad del uso del casco de protección

En España no es obligatorio el caso de protección para la conducción de patinetes eléctricos. Los indicadores a propósito de su uso son especialmente bajos, presentando tan sólo un 38,7% de conductores que lo utilizan⁴⁴. A nivel europeo, la obligatoriedad del caso de protección para los usuarios de VMP sólo se da en Austria, Bulgaria, Eslovenia, Grecia e Italia⁴⁵. Paradójicamente, la DGT nos recuerda que el casco es la medida de protección fundamental para los conductores de VMP y de bicicletas dada la exposición de sus conductores. De hecho, las lesiones cerebrales de los ciclistas representan un 31% de los casos⁴⁶.

Las lesiones producidas en la cabeza se constituyen como la principal causa de muerte en los accidentes protagonizados por vehículos de dos ruedas, toda vez que el casco de protección llevaría a reducir en un 30% las lesiones mortales y a aumentar en un 20% la posibilidad de salir ileso⁴⁷. Si bien la DGT se refiere en este caso a las motocicletas, entendemos que por analogía se podría incluir dicha medida de protección en el caso de los VMP. Y es que podría aducirse que la velocidad que alcanzan las motocicletas no es la misma que la que alcanzan los patinetes eléctricos, pero si tenemos en cuenta que las velocidades en el casco urbano rondan los 30km/h para todo vehículo a motor y que el patinete no debe superar los 25km/h, vemos que la comparativa no resulta tan exagerada.

⁴² GONZÁLEZ, F. J.: “Europa: radiografía de la movilidad en bici y patinete”, *Tráfico y Seguridad Vial*, 2022, p. 60.

⁴³ GONZÁLEZ, F. J., *op. cit.*, p. 60.

⁴⁴ GONZÁLEZ, F. J.: “Casco y cinturón, uso consolidado”, *Tráfico y Seguridad Vial*, 2023, p. 58.

⁴⁵ GONZÁLEZ, F. J.: “Europa: radiografía de la movilidad en bici y patinete”, *Tráfico y Seguridad Vial*, 2022, p. 60.

⁴⁶ NICOLÁS, C.: “Casco: el otro salvavidas”, *Tráfico y Seguridad Vial*, 2020, p. 23.

⁴⁷ <https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/viaja-seguro/en-moto/>

Por su parte, el art. 47 LSV, que trata ciertas normas de circulación, recoge la obligatoriedad del uso del casco de protección para los conductores de VMP sólo si así se determina reglamentariamente. Vemos, pues, cómo la norma deja un espacio para su futura regulación y da cabida a las Ordenanzas Municipales, aunque en general todavía no se pronuncian sobre este tema.

4.3. Matriculación

El art. 68 del 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, establece que “para poner en circulación vehículos a motor, así como remolques de masa máxima autorizada superior a la que reglamentariamente se determine, es preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula con los caracteres que se les asigne del modo que se establezca. Esta obligación será exigida a los ciclomotores en los términos que reglamentariamente se determine”.

Asimismo, el art. 25 del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, establece la obligatoriedad de matricular a todo vehículo de motor que circule por la vía, así como a sus remolques y semirremolques cuando superen los 750 kilogramos, todo ello según las especificaciones que recoge el Anexo XVIII del mismo Real Decreto.

Vemos, pues, que no se incluye en ninguno de los dos textos normativos la matriculación de los vehículos de movilidad personal, que, como ya sabemos, no están considerados como vehículos de motor ni ciclomotores. Los patinetes eléctricos quedan, así, exentos de portar placas de matrícula.

Esta cuestión no resulta nada baladí, debido a las dificultades que ello conlleva a la hora de identificar a un patinete eléctrico y a su usuario cuando han participado en un accidente y desaparecen del escenario. Hemos comprobado que éste no ha sido un tema especialmente abordado por la doctrina, y entendemos que la ausencia de normativa al respecto que establezca la obligatoriedad de matriculación deja un espacio abierto a la incertidumbre y a la inseguridad jurídica.

4.4. Infracciones y sanciones

Entre las infracciones más habituales que protagonizan los patinetes eléctricos y sus sanciones asociadas nos encontramos con la influencia de alcohol y drogas. La sanción que lleva aparejada la conducción de los VMP que nos ocupan por consumo de alcohol oscila entre los 500 y 1000€, mientras que la presencia de drogas en el organismo se sanciona con la cifra superior⁴⁸. Asimismo, las medidas cautelares a aplicar en estos casos son las mismas que proceden con respecto a otros vehículos, a saber: la inmovilización del mismo y, en caso necesario, su depósito⁴⁹.

Por su parte, el uso del teléfono móvil durante la conducción supondría una sanción económica de 200€ en virtud del artículo 18.2 del Reglamento General de Circulación, la misma sanción que llevaría asociado el uso de auriculares (art. 18.2 del Reglamento General de Circulación), la conducción nocturna sin luces o prendas reflectantes (art. 3.1 del Reglamento General de Circulación), así como por no usar el casco de protección en los municipios cuya ordenanza obligue a ello (art. 118.1 del Reglamento General de Circulación)⁵⁰.

En ocasiones también nos encontramos con excesos de velocidad por alteración del motor. La velocidad de los patinetes eléctricos ha de encontrarse en la horquilla entre 6 y 25 km/h, de manera que si las prestaciones que ofrece el vehículo son superiores a dichas cifras se entenderá que no es un VMP y se procederá a denunciar por carecer de la autorización administrativa correspondiente a la conducción de un vehículo a motor o ciclomotor⁵¹. La multa ascenderá a los 500€, procediéndose además

⁴⁸ GUTIÉRREZ, A.: “En patinete eléctrico, las normas claras”, *Tráfico y Seguridad Vial*, 2021, p. 23.

⁴⁹ Arts. 104 y 105 del 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.

⁵⁰ <https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/viaja-seguro/en-patinete/>

⁵¹ Art. 1 del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores: “La conducción de vehículos de motor y ciclomotores por las vías y terrenos a que se refiere el artículo 2 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, exigirá haber obtenido previamente el permiso o la licencia de conducción, sin perjuicio de las habilitaciones complementarias que, además, en su caso, sean necesarias”.

a la adopción de las medidas cautelares de los arts. 104 y 105 LSV, esto es, la inmovilización y depósito del vehículo⁵².

Por otra parte, la circulación de los VMP por las aceras y demás zonas peatonales está sancionada con 200€ de multa, a no ser que la Ordenanza Municipal disponga otra cosa, en virtud del art. 121.5 del Reglamento General de Circulación⁵³. Está prohibido, asimismo, la circulación de dos personas en un VMP según lo establecido en el art. 9.1 del Reglamento General de Circulación, lo cual lleva aparejada una sanción económica de 100€⁵⁴.

El Real Decreto 970/2020 establece la edad mínima para conducir un VMP los 16 años, pero esta norma queda subordinada a lo que dispongan las Ordenanzas Municipales⁵⁵. En el caso de las infracciones cometidas por menores de edad habrán de responder sus padres, tutores, acogedores o guardadores según lo dispuesto en el art. 82 de la Ley de Seguridad Vial a propósito de los responsables⁵⁶:

“Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de la multa impuesta sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores”⁵⁷.

Finalmente, en lo que se refiere a paradas y estacionamientos, los VMP han de seguir las normas que recoge el Reglamento General de Circulación en su Título II, Capítulo VIII bajo la rúbrica “Parada y estacionamiento” que abarca los arts. 90-94.

⁵² Instrucción 2019/S-149 TV-108. Asunto: Aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos, p. 10.

⁵³ Instrucción 2019/S-149 TV-108, p. 12.

⁵⁴ Instrucción 2019/S-149 TV-108, pp. 13 a 14.

⁵⁵ Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación.

⁵⁶ Instrucción 2019/S-149 TV-108, p. 15.

⁵⁷ Art. 82.b) del 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.

V. RESPONSABILIDAD CIVIL DEL USUARIO DE PATINETE ELÉCTRICO

Podemos definir la responsabilidad civil como “la obligación de toda persona de reparar los daños y perjuicios que cause en la persona o el patrimonio de otra”⁵⁸. El deber de no dañar a otros o *alterum non laedere* se basa en el art. 1902 de nuestro Código Civil, que exige la reparación o indemnización de los daños causados a terceros. Esto, a su vez, se fundamenta en el art. 1089 CC al establecer que “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”.

Esta responsabilidad surge de la conjunción de tres elementos: personales (sujeto que produce el resultado dañoso a partir de una acción u omisión y sujeto que lo padece), un nexo causal (relación de causa-efecto entre el daño producido y la conducta humana referida) y un daño (personal o patrimonial).

La presencia de estos elementos en un supuesto de hecho llevará a que el sujeto que produce el daño tenga que responder civilmente frente al sujeto dañado, ya sea mediante la reparación, la restitución o la indemnización. Señala la jurisprudencia la necesidad de estos “tres elementos descritos en el artículo 1902, es decir, negligencia, daño y relación de causalidad, de modo que si uno de ellos falla, la reclamación está abocada al fracaso”⁵⁹.

Pues bien, en el presente epígrafe vamos a abordar cuatro tipos de responsabilidades civiles, a saber: la responsabilidad civil extracontractual regulada en el art. 1902 del Código Civil, la responsabilidad civil contractual de los arts. 1091 y 1101 CC, la responsabilidad civil derivada de delito (art. 1092 CC) y la responsabilidad civil y penal del menor infractor.

⁵⁸ <https://www.conceptosjuridicos.com/responsabilidad-civil/>

⁵⁹ STS de 19 de diciembre de 2008, en Rut GONZÁLEZ HERNÁNDEZ: “Responsabilidad extracontractual y contractual: barrera entre ambas”, *Anuario Jurídico y Económico Escorialense*, 2013, p. 210.

5.1. Responsabilidad civil extracontractual

Podemos definir la responsabilidad civil extracontractual como aquella que tiene lugar “cuando con total independencia de obligaciones de cualquier otro tipo que existan entre las partes, el daño se produce por violación de deberes generales de conducta dimanante”⁶⁰.

Cuando el usuario de un patinete eléctrico produce un accidente entra en juego su responsabilidad civil extracontractual subjetiva, tal y como recoge el art. 1902 del Código Civil, que establece el supuesto de hecho del que deriva la responsabilidad civil extracontractual señalando que “el que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”⁶¹. De esta manera, el perjudicado podrá ejercer contra el propietario del patinete eléctrico las acciones propias para reclamar por los daños y perjuicios sufridos; en caso de que el usuario del VMP contase con seguro de responsabilidad civil, respondería la aseguradora⁶².

En los accidentes de circulación hemos de distinguir los casos de responsabilidad civil subjetiva, que tendría lugar cuando el propio usuario del patinete eléctrico es el responsable del accidente de tráfico, de los casos en los que el responsable del accidente de circulación en el que interviene un patinete eléctrico es el conductor de un vehículo a motor. En este último caso se habrá de estar a lo dispuesto en el 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.

Por otra parte, si bien en el caso de que un conductor de patinete eléctrico provoque daños en un tercero ha de responder por daños personales y materiales si concurre su culpa o negligencia, el conductor podrá quedar exento de dicha

⁶⁰ STS de 24 de julio de 1969, en Rut GONZÁLEZ HERNÁNDEZ: “Responsabilidad extracontractual y contractual: barrera entre ambas”, *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, 2013, p. 205.

⁶¹ Art. 1902 CC.

⁶² Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

responsabilidad si prueba que ha sido el tercero quien actuó con dicha culpa o negligencia⁶³.

Un ejemplo de esta responsabilidad civil extracontractual del art. 1902 CC lo encontramos en la SAP de Málaga, Sección 4ª, nº 721/2021, de 13 de diciembre. Los demandados son una persona física, que, probando un patinete eléctrico en el interior de un establecimiento, causó daños a otro cliente, y una persona jurídica, el propio establecimiento. La parte demandante alegaba “lesiones de las que tardó en curar 149 días, 129 de perjuicio personal moderado y los 20 restantes de perjuicio personal básico, quedándole como secuela artrosis de tobillo (2 puntos)”. Además, “el tratamiento curativo le generó unos gastos por desplazamiento ascendentes a 17,70 €, reclamando igualmente 1.817,94 € por pérdida de ingresos”. Finalmente, “solicitaba el dictado de sentencia que condenase solidariamente a los demandados al pago de 10.808,91 euros [...] más intereses legales, con imposición de costas”⁶⁴. La Audiencia Provincial falló a favor de la demandante, estableciendo dicha indemnización por responsabilidad civil extracontractual en un 70% a la persona física y en un 30% a la persona jurídica.

También puede darse el caso de que un usuario de patinete eléctrico no sea el propietario del mismo, sino que lo haya arrendado (como veremos en el siguiente epígrafe). Si tiene lugar un accidente en el que estuviera implicado dicho usuario, el perjudicado se dirigiría contra la empresa y, por tanto, también nos encontraríamos ante un supuesto de responsabilidad civil extracontractual.

Un ejemplo de esta responsabilidad lo encontramos en la SAP de Madrid, Sección 20ª, nº 425/2018, de 26 de noviembre, en la que se produce un atropello por parte de un conductor de patinete eléctrico a un peatón que caminaba por una zona peatonal. Éste solicitaba una indemnización en concepto de daños y perjuicios. El patinete era propiedad de la entidad “Transportes autónomos por carretera S.L.”, que contaba con una póliza de seguro por importe de 50.000.000 €. Finalmente, la entidad aseguradora tuvo que hacer frente a una indemnización de 39.615,51 € en concepto de días de sanidad, lesiones y secuelas, y por incapacidad permanente parcial.

⁶³ MAGRO SERVET, V.: “Responsabilidad civil y penal de los conductores de patinetes eléctricos (vehículos de movilidad personal)”, *Revista de Derecho de la Circulación*, 2019, sec. “V. Régimen de responsabilidad civil de los patinetes eléctricos”, párr. 3.

⁶⁴ Todas las citas están extraídas del FJ II.

Otro ejemplo de responsabilidad civil extracontractual es el que recoge la SAP Sección N.3 de Palma de Mallorca 372/2009, de 8 de octubre (recurso 369/2009). En este supuesto, la Audiencia Provincial de Palma de Mallorca estimó el recurso de apelación que interpuso el conductor de un vehículo a motor contra el que chocó un usuario de patinete eléctrico de alquiler, apreciándose la responsabilidad por daños materiales que debía asumir la entidad aseguradora de la empresa. El demandante solicitaba la cantidad de 488,05 € en concepto de daños sufridos por su vehículo, cantidad que fue estimada.

5.2. Responsabilidad civil contractual

La responsabilidad civil contractual se da “si se cumple un doble requisito: que entre las partes exista un contrato o una relación contractual y que los daños sean debidos a incumplimiento o cumplimiento defectuoso de lo que es estrictamente materia del contrato”⁶⁵. Dicha responsabilidad civil contractual se ampara en lo recogido por el art. 1091 CC: “Las obligaciones que nacen de los contratos tienen fuerza de ley entre las partes contratantes, y deben cumplirse a tenor de los mismos”, y en lo establecido por el art. 1101: “Quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren al tenor de aquéllas”.

En el caso de que se produzca un accidente por problemas de fabricación del patinete, la responsabilidad del mismo recaerá sobre el vendedor aplicando el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. Concretamente, en su art. 8 trata los derechos básicos de los consumidores y usuarios, entre los que nos encontramos con “La protección contra los riesgos que puedan afectar su salud o seguridad” y “la indemnización de los daños y la reparación de los perjuicios sufridos”⁶⁶. En el caso de empresas dedicadas al

⁶⁵ STS de 24 de julio de 1969, en Rut GONZÁLEZ HERNÁNDEZ: “Responsabilidad extracontractual y contractual: barrera entre ambas”, *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, 2013, p. 205.

⁶⁶ Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, art. 8.1.a) y c).

arrendamiento de patinetes eléctricos, serían ellas las responsables y, en todo caso, su seguro.

Cabe tener, asimismo, en cuenta la posibilidad de ejercer el derecho de repetición a través de la jurisdicción civil por parte de la entidad aseguradora siempre que ésta pueda acreditar dolo en la conducta de su asegurado. Y es que, tal y como dispone el art. 76 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, “el perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero”.

5.3. Responsabilidad civil *ex delicto*

Nuestro Código Civil dispone que “las obligaciones civiles que nazcan de los delitos o faltas se regirán por las disposiciones del Código Penal”⁶⁷. Así, el Título V del Libro I del Código Penal regula la responsabilidad civil derivada de los delitos y de las costas procesales. Especialmente ilustrativo nos resulta el art. 109 CP, toda vez que recoge la obligación de reparar los daños y perjuicios causados a un tercero ante la exigencia de la responsabilidad civil por este último ante la Jurisdicción Civil. Asimismo, el art. 116.1 CP establece que “toda persona criminalmente responsable de un delito lo es también civilmente si del hecho se derivaren daños o perjuicios”. El art. 110 CP, por su parte, concreta las formas que comprende dicha responsabilidad, a saber: la restitución, la reparación del daño y la indemnización por los perjuicios materiales y morales.

Sobre la restitución, el art. 111.1 CP nos dice que “Deberá restituirse, siempre que sea posible, el mismo bien, con abono de los deterioros y menoscabos que el juez o tribunal determinen”. La reparación del daño, por su parte, hace referencia a “obligaciones de dar, de hacer o de no hacer” (art. 112 CP). Y la indemnización “comprenderá no sólo los que se hubieren causado al agraviado, sino también los que se hubieren irrogado a sus familiares o a terceros” (art. 113 CP).

⁶⁷ Art. 1092 CC.

Al tratar la responsabilidad civil derivada de delito nos centraremos en los supuestos de hecho relacionados con la circulación de vehículos a motor o ciclomotor y los VMP. Como ya señalamos al tratar las modificaciones normativas en materia de tráfico a propósito de los patinetes eléctricos, el Reglamento General de Vehículos reformulaba la definición de vehículo a motor excluyendo de la misma a los VMP⁶⁸, quedando así los patinetes eléctricos como una categoría propia de vehículos: “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”⁶⁹.

Es necesario tener esto en cuenta a la hora de abordar la responsabilidad penal del usuario del VMP en un accidente de circulación, pues no nos encontraremos ante un delito contra la Seguridad Vial del Título XVII, Capítulo IV, del Código Penal. Y es que los tipos penales que recogen los delitos contra la Seguridad Vial requieren la presencia de un vehículo a motor o ciclomotor. De esta manera, en el ámbito penal hemos de acudir a los delitos de imprudencia, dándose dos posibles situaciones: la primera situación sería la del tipo imprudente de los delitos de lesiones (arts. 152 y 152 bis del Código Penal, referidos a los delitos de lesiones de los arts. 147 a 151 CP), excluyendo la modalidad en la que los hechos se hubieran producido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor; la segunda situación posible sería la del tipo imprudente del delito de homicidio: arts. 142 y 142 bis⁷⁰.

En el supuesto de hecho de imprudencia con resultado de lesiones, el art. 152 CP recoge las penas aplicables en función del tipo de lesiones producidas. A continuación, se recoge el mismo supuesto de hecho con la variante de utilizar un vehículo a motor o ciclomotor: “Si los hechos se hubieran cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a cuatro años”⁷¹. Como ya hemos señalado anteriormente, al estar conceptualizados los patinetes eléctricos como vehículo, pero no como vehículo a motor, y en ningún caso como ciclomotor, no sería de aplicación este

⁶⁸ Anexo II, apartado a) del Reglamento General de Vehículos.

⁶⁹ Definición de VMP en Anexo II, apartado a) del Reglamento General de Vehículos.

⁷⁰ MAGRO SERVET, V.: *op. cit.*, sec. “IV. Régimen de responsabilidad penal de los conductores de patinetes eléctricos”, párr. 2 y 5.

⁷¹ Art. 152 CP.

supuesto para el caso que nos ocupa, por lo que tendríamos que atenernos a lo dispuesto en el primer párrafo del apartado 1.

En el caso de la imprudencia con resultado de muerte, el art. 142 CP recoge lo siguiente: “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”. A continuación, en el segundo párrafo del apartado 1 se recoge también la variante con intervención de vehículo a motor o ciclomotor: “Si el homicidio imprudente se hubiera cometido utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de uno a seis años”. Al igual que ocurre en el delito de lesiones por imprudencia, el citado párrafo no sería de aplicación a los patinetes eléctricos al no considerarse vehículos a motor ni ciclomotores, habiendo de acudir a lo dispuesto en el primer párrafo del apartado 1.

Las penas de dichos delitos, tanto del tipo imprudente de los delitos de lesiones como del tipo imprudente del delito de homicidio, quedarían configuradas según podemos observar en el Anexo II. En todo caso, ya nos encontremos ante un delito de lesiones o de homicidio imprudente, el baremo para la indemnización de los daños y perjuicios será el recogido en el Título IV denominado “Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación” del Real Decreto Legislativo 8/2004, donde constan los criterios generales para la determinación de la indemnización del daño corporal (Capítulo I), así como las reglas para la valoración del daño corporal (Capítulo II)⁷².

En un primer momento, la ley recoge los criterios generales para la determinación de la indemnización del daño corporal (Capítulo I), señalando el objeto de esta norma: “valorar todos los perjuicios causados a las personas como consecuencia del daño corporal ocasionado por hechos de la circulación regulados en esta Ley”⁷³. Los sujetos perjudicados serán, bien la víctima del accidente, bien los citados en el art. 62 si fallece la víctima, esto es, el cónyuge viudo, los ascendientes, los descendientes, los hermanos y los allegados.

⁷² MAGRO SERVET, V.: *op. cit.*, sec. “IV. Régimen de responsabilidad penal de los conductores de patinetes eléctricos”, párr. 17.

⁷³ Art. 32 RDL 8/2004.

Las reglas para la valoración del daño corporal se recogen en el Capítulo II y se dividen en tres grandes grupos teniendo en cuenta si nos encontramos ante una indemnización por causa de muerte (arts. 61 a 92), una indemnización por secuelas (arts. 93 a 133) o una indemnización por lesiones temporales (arts. 134 a 143).

Las indemnizaciones por causa de muerte valorarán el perjuicio personal básico, el perjuicio personal particular y el perjuicio patrimonial distinguiendo entre el daño emergente y el lucro cesante (véase Anexo III). El perjuicio personal básico va referido a la indemnización correspondiente al cónyuge viudo, los ascendientes, los descendientes, los hermanos y los allegados del fallecido. El perjuicio personal particular, por su parte, proporciona unos incrementos sobre el perjuicio personal básico en función de diversos ítems: si el fallecido tenía una discapacidad previa, si los familiares convivían con el fallecido, si habría fallecido un solo progenitor o los dos, etc. Y el perjuicio patrimonial por daño emergente partiría de una cifra fija de 400 € para todos los casos, a lo que se añadirá otros gastos previa justificación y los gastos propios de traslado del fallecido, entierro, funeral y repatriación, en su caso. Las remisiones a la tabla 1.C aluden al lucro cesante del cónyuge según el número de años de duración del matrimonio y la edad del cónyuge (véase un fragmento de dicha tabla en el Anexo IV).

La indemnización por secuelas, por su parte, valora el perjuicio personal estableciendo tablas de correspondencias con una extensa clasificación de secuelas anatómico-funcionales a cada una de las cuales se le establece una puntuación. Las secuelas hacen referencia a “las deficiencias físicas, intelectuales, orgánicas y sensoriales y los perjuicios estéticos que derivan de una lesión y permanecen una vez finalizado el proceso de curación. El material de osteosíntesis que permanece al término de este proceso tiene la consideración de secuela”⁷⁴. Pues bien, la clasificación de secuelas abarcaría el sistema nervioso, los órganos de los sentidos, la cara, el cuello, el sistema músculo-esquelético, el sistema respiratorio, el sistema vascular, el sistema digestivo, el sistema urinario, el sistema reproductor, el sistema glandular endocrino y el sistema cutáneo. También abarcaría los perjuicios estéticos, la necesidad de ayuda por tercera persona, el lucro cesante por la incapacidad absoluta para realizar cualquier trabajo o actividad profesional, por incapacidad total para realizar el trabajo propio, y la

⁷⁴ Art. 93 RDL 8/2004.

incapacidad parcial por disminución de ingresos en el ejercicio de su actividad laboral habitual.

Vamos a poner un ejemplo sencillo de cálculo de indemnización de un peatón mujer que habría sufrido una lesión como consecuencia de haber sido atropellada por un patinete eléctrico. Y es que en función de la puntuación que correspondería a sus lesiones y a su edad, el perjudicado debería ser indemnizado con una determinada cuantía. Así, por ejemplo, a una lesión en la rodilla que habría desembocado en la implantación de una prótesis parcial de rodilla se le asignaría un valor de entre 15 y 20 puntos (ver Anexo V). Si a ello le añadimos una lesión incompleta a nivel de la muñeca del nervio cubital, tendríamos que sumar a la cifra anterior un valor de entre 2 y 9 puntos (Ver Anexo VI). La tabla que nos ofrece el RDL 8/2004 establece el baremo económico hasta un máximo de 100 puntos por secuelas anatómico-funcionales y hasta un máximo de 100 años de edad. En nuestro supuesto quedaría de la siguiente manera: para una mujer de 45 años con unos 29 puntos le correspondería una indemnización de 42.836,73 € (ver Anexo VII).

Hemos de apuntar que la indemnización por daños morales está incluida en las tablas de indemnizaciones que recoge el RDL 8/2004. Y es que uno de los principios que rigen el sistema de valoración es el de reparación íntegra del daño, que incluye “no sólo las consecuencias patrimoniales del daño corporal sino también las morales o extrapatrimoniales e implica en este caso compensar, mediante cuantías socialmente suficientes y razonables que respeten la dignidad de las víctimas, todo perjuicio relevante de acuerdo con su intensidad”⁷⁵. Así, por ejemplo, los daños morales por perjuicio estético se contabilizarán cuando las secuelas estéticas alcancen, al menos, treinta y seis puntos⁷⁶. Ello junto a la edad del perjudicado es lo que permitirá realizar el cálculo, de acuerdo con la tabla correspondiente, de la indemnización.

Finalmente, se abarca la indemnización de las lesiones temporales. El art. 134.1 del RDL 8/2004 especifica que “son lesiones temporales las que sufre el lesionado desde el momento del accidente hasta el final de su proceso curativo o hasta la estabilización de la lesión y su conversión en secuela”. Como ocurre con el cálculo de la indemnización por causa de muerte y con las secuelas, las lesiones temporales también

⁷⁵ Art. 33.3 RDL 8/2004.

⁷⁶ Art. 106 RDL 8/2004.

cuentan con sus propias tablas para hacer el cálculo correspondiente, toda vez que “la indemnización por lesiones temporales es compatible con la que proceda por secuelas o, en su caso, por muerte”⁷⁷.

Un ejemplo de esta responsabilidad civil derivada de delito, en concreto por un delito de lesiones, lo encontramos en el AAP de Zaragoza, Sección 6ª, nº 178/2021, de 14 de abril. En el presente caso, el conductor del patinete eléctrico circulaba correctamente por la calzada, concretamente por el carril bici, cuando un peatón apareció de entre dos contenedores invadiendo dicho carril y obstaculizando repentinamente la conducción del VMP. El peatón apenas sufrió consecuencias, mientras que el conductor del patinete sí tuvo graves lesiones. El Auto especifica que “Estos hechos son constitutivos ‘indiciariamente’ de un delito de lesiones por imprudencia grave” (FJ 2).

Otro ejemplo de responsabilidad civil derivada de delito es el de la SAP de Asturias, nº 155/2023, de 5 de abril, en la que se condena al conductor de un patinete eléctrico por un delito de lesiones al atropellar a un peatón que caminaba por la acera, es decir, por una vía no transitable por vehículos de movilidad personal, tal y como hemos señalado en el apartado 2.3. Ámbito de circulación de los VMP, de ahí que el conductor del patinete eléctrico tuvo que asumir la responsabilidad del hecho, siendo condenado al pago de 12.639,97 € en concepto de días de curación (65), secuelas (algias cervicales postraumáticas y muñeca dolorosa y perjuicio estético) y gastos médicos, además de los intereses y costas.

5.4. Responsabilidad civil y penal del menor infractor

La edad mínima establecida para la conducción de patinetes eléctricos es de dieciséis años, salvo que una Ordenanza Municipal establezca lo contrario. Es el caso de la Ordenanza de Movilidad Sostenible en materia de Vehículos de Movilidad Personal (VMP) de Madrid, que recoge la posibilidad de conducir patinetes eléctricos a los

⁷⁷ Art. 134.2 RDL 8/2004.

mayores de quince años⁷⁸. Por su parte, el Ayuntamiento de Pamplona habría establecido la edad mínima en catorce años⁷⁹.

En el ámbito civil, el art. 1903 CC nos recuerda que: “Los padres son responsables de los daños causados por los hijos que se encuentren bajo su guarda”. En este sentido podemos hablar de responsabilidad civil parental. Así, si el usuario y/o propietario del patinete eléctrico que causa un accidente es un menor de edad, entrará en juego la responsabilidad civil de los padres, tutores, guardadores, acogedores, dueños o directores de empresa respecto de sus empleados y titulares de centros docentes por sus alumnos menores de edad durante el tiempo en que se hallen bajo su control, quienes habrán de responder de tal responsabilidad en virtud de lo dispuesto en el art. 1903 CC: “La obligación que impone el artículo anterior es exigible, no sólo por los actos u omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quienes se debe responder”.

En el orden penal, quienes ostentan la patria potestad del menor asumen la responsabilidad civil de los delitos causados por los menores cuando éstos sean inimputables. Ya recogía el Tribunal Supremo que “los padres eran los responsables civiles de los actos cometidos por inimputables penales por razón de edad”⁸⁰. Y es que el Código Penal recoge entre las causas que eximen de la responsabilidad criminal la minoría de edad (art. 19 CP), toda vez que habrá de atenderse a lo dispuesto en la normativa reguladora de la responsabilidad penal del menor cuando éste cometa un hecho delictivo, a saber: la Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, reguladora de la responsabilidad penal de los menores. Esta Ley establece una horquilla de edad entre los 14 y los 18 años en la que el menor es responsable de sus actos con relevancia penal, si bien no con las mismas consecuencias que el Código Penal establece para los mayores de edad.

Ahora bien, a propósito de la responsabilidad civil en el marco de un proceso penal, esta norma señala en su art. 61.3 que: “Cuando el responsable de los hechos cometidos sea un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de los

⁷⁸ Art. 176 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, de Madrid.

⁷⁹ Art. 21.4.b) de la Ordenanza Municipal de Movilidad, de 13 de diciembre de 2018, de Pamplona.

⁸⁰ MAGRO SERVET, V.: *op. cit.*, sec. “IV. Régimen de responsabilidad penal de los conductores de patinetes eléctricos”, párr. 22.

daños y perjuicios causados sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden”. El Tribunal Supremo se pronuncia en esta misma línea:

“a) en cita de la 240/94, de 12 de febrero, de la Sala 2ª del TS- en la Sentencia de AP 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, sino también directa.”

y b) 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”⁸¹.

Un ejemplo de responsabilidad civil parental derivada de los arts. 1902 y 1903 CC lo encontramos en la SAP de Pamplona, Sección 4ª, nº 143/2021, de 28 de junio. En este caso, la madre del menor que circulaba en patinete eléctrico ha de asumir la responsabilidad civil por los daños causados por su hijo a un vehículo, toda vez que el seguro de hogar no cubría el supuesto. Los daños fueron valorados por importe de 1.777,46 €, cantidad que tuvo que indemnizar la madre del menor.

Por su parte, la SAP de Burgos 8/2004, de 16 de enero (recurso 204/2003) trata el supuesto en el que un menor de edad –catorce años– circulaba con un patinete eléctrico por la acera y atropelló a un peatón. La Audiencia Provincial condena finalmente al menor conductor del patinete como responsable civil directo de los daños y a sus padres como responsables solidarios obligados a reparar el daño a la víctima, que se establece por importe de 2.378,16 € en concepto de días de impedimento, días de curación y secuelas.

⁸¹ GARCÍA-VALLE PÉREZ, M.: “Responsabilidad por daños causados por patinetes eléctricos”, *Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad civil y seguro*, 2021, p. 30.

CONCLUSIONES

Primera. – El auge de los patinetes eléctricos en la circulación vial, con sus caracteres de agilidad, portabilidad, sostenibilidad y bajo coste, les ha llevado a consolidarse como los principales vehículos de movilidad personal en la actualidad. Esta revolución ha puesto de manifiesto la necesidad de adaptar la normativa existente y regular las nuevas situaciones jurídicas derivadas de su utilización.

Segunda. – El concepto de *vehículo de movilidad personal* en el que queda integrado el patinete eléctrico habría sufrido diversas modificaciones desde que la Dirección General de Tráfico comenzara a redactar instrucciones que pudieran hacer frente a las nuevas necesidades legislativas, como fueron la Instrucción 16/V-124 y la Instrucción 2019/S-149 TV-108, tras lo cual tuvo lugar la modificación de la normativa española sobre tráfico y seguridad vial mediante el 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.

Entre los principales elementos definitorios destaca la consideración de los VMP como vehículos, prohibiéndose así su circulación en zonas peatonales; su carácter urbano, prohibiendo su presencia en travesías o autovías; y una definición ampliada de los VMP aunando elementos contenidos en las Instrucciones.

Tercera. – La modificación de la normativa nacional sobre tráfico y seguridad vial a propósito de los patinetes eléctricos se ha visto plasmada en el 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. Ambos Reglamentos habrían pretendido, así, crear un marco normativo que pueda dar cabida a los VMP, de manera que puedan convivir ordenadamente con los peatones y con el resto de medios de transporte.

Cuarta. – Entre los problemas asociados a estos nuevos protagonistas de las calzadas urbanas nos encontramos con la carencia de obligatoriedad de matrícula y de seguro obligatorio, con todas las dificultades que ello entraña a efectos identificativos y de responsabilidad civil. Otro problema es la carencia de autorización administrativa que habilite para la conducción de estos VMP y que garantice un conocimiento de las normas de circulación por parte de sus usuarios, aspecto que entendemos urge regular pues cualquier persona puede introducirse en la dinámica vial sin conocer las señales de circulación, las normas tácitas en su defecto, etc.

Así también ocurre con la ausencia de obligatoriedad del uso del casco de protección, ya que si bien dependerá de la Ordenanza Municipal, en general no se encuentra regulado, hecho que no encuentra su explicación si comparamos la horquilla de velocidades en las que los vehículos en general y los ciclomotores en particular suelen moverse en vías urbanas –30 a 50 km/h– y que no dista de la velocidad máxima permitida para los VMP –25 km/h–.

Quinta. – La responsabilidad civil también tiene lugar en el caso de los VMP tras causar por su conductor daños en un tercero o en su patrimonio, mediando nexo causal entre el daño producido y la conducta humana referida. La responsabilidad civil extracontractual del art. 1902 CC es la más frecuente y opera cuando el perjudicado ejerce contra el conductor del patinete eléctrico la acción civil para reclamar por daños y perjuicios, acción que se ejercitaría contra la entidad aseguradora del propietario del VMP si la tuviese.

Sexta. – En el caso de la responsabilidad civil contractual –aquella en la que existe un contrato entre las partes– la acción se dirige contra la entidad aseguradora, ya sea del fabricante del VMP defectuoso, ya sea del arrendador de patinetes eléctricos, la cual valorará la posibilidad de repetir dicha acción. Especialmente relevante en la regulación de esta tipología de responsabilidad es lo dispuesto en los arts. 1091 CC y 1101 CC.

Séptima. – La responsabilidad civil derivada de delito, que, como hemos visto, se concretaría en los tipos imprudentes del delito de lesiones y del delito de homicidio, habría de ajustarse al baremo establecido para las indemnizaciones por daños y perjuicios recogido en los arts. 32 a 143 del Real Decreto Legislativo 8/2004. Así, habrá que atender en primer lugar a si nos encontramos ante un fallecimiento, ante lesiones temporales o ante secuelas –las lesiones pueden indemnizarse conjuntamente con las secuelas y con el fallecimiento–. La indemnización por causa de muerte se basaría fundamentalmente en la dependencia económica de terceras personas con respecto al difunto, mientras que el cálculo de la indemnización por lesiones o secuelas se basaría en obtener una puntuación en función del problema médico producido y de la edad de la víctima, todo ello en virtud de las tablas recogidas en el RDL 8/2004.

Octava. – Cuando el infractor fuera un menor de edad, serán sus padres, tutores, guardadores, acogedores, dueños o directores de empresa respecto de sus empleados y titulares de centros docentes por sus alumnos menores de edad durante el tiempo en que se hallen bajo su control, quienes habrán de responder civilmente por la infracción o delito cometidos por el menor. Este supuesto se basa en el art. 1903 CC, de manera que si el menor conductor de un patinete eléctrico comete una infracción o un ilícito penal será el responsable civil directo de los daños, pero sus padres serán considerados responsables solidarios obligados a reparar el daño a la víctima.

La norma específica que regula la responsabilidad penal de los menores, esto es, la Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, nos habla en su art. 61.3 de la responsabilidad civil del menor en el marco de un proceso penal, estableciendo que “responderán solidariamente con él de los daños y perjuicios causados sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden”.

Novena. – Entendemos que ante los diversos supuestos de hecho que pueden darse a propósito de la responsabilidad civil del conductor de un patinete eléctrico, no es comprensible que actualmente no sea obligatorio en todo el territorio nacional la suscripción de un seguro de responsabilidad civil. Ello por no hablar de las dificultades de identificación de un VMP que se dé a la fuga al no contar con una placa de matrícula.

Vemos, pues, que este medio de transporte todavía presenta lagunas en su regulación que, a nuestro parecer, son perjudiciales tanto para terceros como para su propio usuario.

BIBLIOGRAFÍA

ANAYA-BOIG, E.: “La micromovilidad como forma de transporte”, *Oikonomics: Revista de economía, empresa y sociedad*, 2022, pp. 1 a 10.

ANDRÉS DOMÍNGUEZ, A.C.: “Cuestión controvertida: los vehículos de movilidad personal, ¿instrumento típico de un delito contra la seguridad vial?”, *Estudios Penales y Criminológicos*, 2020, p. 1 a 43.

BASCONES, K., MAIO MÉNDEZ, T.E. Y YANEZ, F.A.: “Accidentes en patinete eléctrico: una nueva epidemia”, *Revista Española de Cirugía Ortopédica y Traumatología*, 2022, pp. 135 a 142.

DE LAS HERAS, M.A.: “Más sombras que luces en la vigente regulación de los vehículos de movilidad personal: responsabilidad derivada de su uso”, *Rev. Boliv. de Derecho*, 2023, p. 698 a 739.

GARCÍA-VALLE PÉREZ, M.: “Responsabilidad por daños causados por patinetes eléctricos”, *Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad civil y seguro*, nº 79, 2021, p. 9 a 38.

GONZÁLEZ, F. J.: “Europa: radiografía de la movilidad en bici y patinete”, *Tráfico y Seguridad Vial*, 2022, pp. 60 a 61.

GONZÁLEZ, F. J.: “Casco y cinturón, uso consolidado”, *Tráfico y Seguridad Vial*, 2023, pp. 58 a 59.

GUTIÉRREZ, A.: “En patinete eléctrico, las normas claras”, *Tráfico y Seguridad Vial*, 2021, p. 23.

GUTIÉRREZ, A.: “¿Es necesario un seguro obligatorio?”, *Tráfico y Seguridad Vial*, 2021, pp. 20 a 22.

MAGRO SERVET, V.: “Responsabilidad civil y penal de los conductores de patinetes eléctricos (vehículos de movilidad personal)”, *Revista de Derecho de la Circulación*, 2019.

MOLINA GARCÍA, P. J.: “La micromovilidad de VMP en vías urbanas”, *Revista Científica del Centro Universitario de la Guardia Civil*, 2024, pp. 217 a 248.

MORELL ALDANA, L. C.: “Los VMP circulan por primera vez en el TS: recensión a la STS, Sala de lo Penal, n.º 120/2022”, *Diario La Ley (Estudios doctrinales)*, 2022, pp. 1 a 9.

NICOLÁS FRAILE, C.: “Casco: el otro salvavidas”, *Tráfico y Seguridad Vial*, 2020, pp. 23 a 25.

NICOLÁS FRAILE, C.: “Radiografía del patinete eléctrico: así serán en 2024”, *Tráfico y seguridad vial*, 2022, p. 20 a 21.

NORMATIVA

- Reglamento (UE) N° 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.
- Constitución Española de 1978.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.
- Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

- Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros.
- 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.
- Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.
- 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.
- Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.
- Real Decreto 3256/1982, de 15 de octubre, sobre traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ejecución de la legislación del Estado sobre tráfico y circulación de vehículos.
- Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Real Decreto 391/1998, de 13 de marzo, sobre traspaso de servicios y funciones de la Administración del Estado a la Generalidad de Cataluña en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.
- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.
- Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial.
- Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

- 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 252/2023, de 4 de abril, de traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Foral de Navarra en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.
- 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.
- Instrucción 16/V-124. Asunto: Vehículos de movilidad personal (VMP).
- Instrucción 2019/S-149 TV-108. Asunto: Aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos.
- Nota informativa del Ministerio del Interior, “Información General vehículos de movilidad personal agentes”.
- Nota de prensa del Ministerio del Interior con fecha 21 de enero de 2022.
- Ordenanza de Movilidad Sostenible, de 5 de octubre de 2018, de Madrid.
- Ordenanza Municipal de Movilidad, de 13 de diciembre de 2018, de Pamplona.

JURISPRUDENCIA

Tribunal Supremo:

- STS de 24 de julio de 1969, en Rut GONZÁLEZ HERNÁNDEZ: “Responsabilidad extracontractual y contractual: barrera entre ambas”, *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, 2013, p. 205.
- STS de 19 de diciembre de 2008, en Rut GONZÁLEZ HERNÁNDEZ: “Responsabilidad extracontractual y contractual: barrera entre ambas”, *Anuario Jurídico y Económico Escurialense*, 2013, p. 210.

Audiencias Provinciales:

- SAP de Burgos, nº 8/2004, de 16 de enero (recurso 204/2003).
- SAP de Palma de Mallorca, Sección 3ª, nº 372/2009, de 8 de octubre (recurso 369/2009).
- SAP de Madrid, Sección 20ª, nº 425/2018, de 26 de noviembre
- SAP de Pamplona, Sección 4ª, nº 143/2021, de 28 de junio.
- SAP de Málaga, Sección 4ª, nº 721/2021, de 13 de diciembre
- SAP de Asturias, nº 155/2023, de 5 de abril.
- AAP de Zaragoza, Sección 6ª, nº 178/2021, de 14 de abril.

WEBGRAFÍA

- Conceptos jurídicos. Diccionario de términos jurídicos:
<https://www.conceptosjuridicos.com/>
- Dirección General de Tráfico: <https://www.dgt.es/>
- Federación española de vehículos de movilidad personal (FEVEMP):
<https://fevemp.es/>
- Real Academia Española. Diccionario panhispánico del español jurídico:
<https://dpej.rae.es/>

ANEXOS

Anexo I

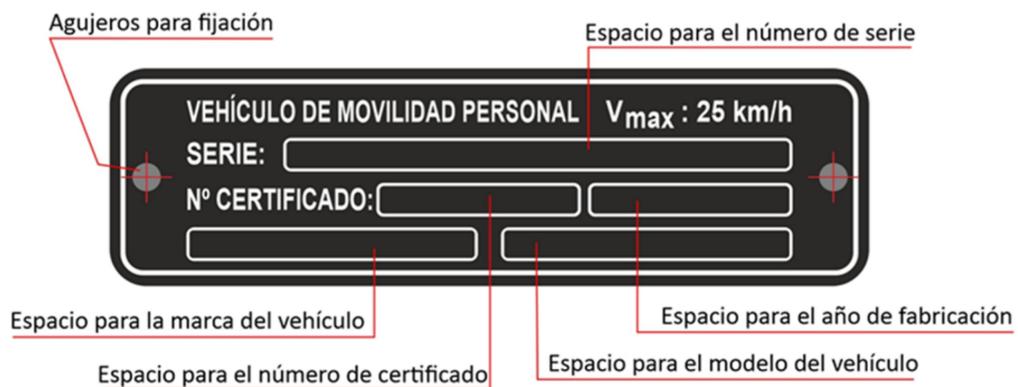
Marcaje del VMP según el Manual de características de los vehículos de movilidad personal, aprobado por Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico:

Sección 26. Información del producto y marcajes

Los vehículos tienen que llevar la siguiente información en un marcaje de fábrica único, permanente, legible, ubicado de forma claramente visible, y que no permita su reutilización en otro vehículo:

- Velocidad máxima.
- Número de serie o identificación.
- Número de certificado.
- Año de construcción.
- Marca y modelo.

Imagen 2. Marcaje de VMP



Anexo II

Delitos de lesiones y homicidio imprudentes y sus penas

Delito	Artículo y modalidad	Pena	
Lesiones	Art. 147.1: tipo básico	Prisión de 3 meses a 3 años o multa de 6 a 12 meses	
	Arts. 147.2 y 3: tipos atenuados	147.2: multa de 1 a 3 meses 147.3: multa de 1 a 2 meses	
	Art. 148: tipo agravado	Prisión de 2 a 5 años	
	Art. 149: tipo súper agravado	Prisión de 6 a 12 años	
	Art. 150: tipo atenuado del 149	Prisión de 3 a 6 años	
	Art. 152: imprudencia grave de los arts. 147.1, 149 y 150	Art. 147.1	Prisión de 3 a 6 meses o multa de 6 a 18 meses.
		Art. 149	Prisión de 1 a 3 años
Art. 150		Prisión de 6 meses a 2 años	
Homicidio imprudente	Art. 142.1: tipo básico (imprudencia grave)	Prisión de 1 a 4 años	
	Art. 142.2: tipo atenuado (imprudencia menos grave)	Multa de 3 a 18 meses	
	Art. 142 bis: tipo agravado del 142.1	Pena superior en un grado	

Anexo III

Baremo económico del perjuicio personal básico en indemnizaciones por causa de muerte

Categoría 1. El Cónyuge viudo	
Hasta 15 años de convivencia, si la víctima tenía hasta 67 años	90.000 €
Hasta 15 años de convivencia, si la víctima tenía desde 67 hasta 80 años	70.000 €
Hasta 15 años de convivencia, si la víctima tenía más de 80 años	50.000 €
Por cada año adicional de convivencia o fracción con independencia de la edad de la víctima	1.000 €
Categoría 2. Los Ascendientes	
A cada progenitor, si el hijo fallecido tenía hasta 30 años	70.000 €
A cada progenitor, si el hijo fallecido tenía más de 30 años	40.000 €
A cada abuelo, sólo en caso de premoriencia del progenitor de su rama familiar	20.000 €
Categoría 3. Los Descendientes	
A cada hijo que tenga hasta 14 años	90.000 €
A cada hijo que tenga desde 14 hasta 20 años	80.000 €
A cada hijo que tenga desde 20 hasta 30 años	50.000 €
A cada hijo que tenga más de 30 años	20.000 €
A cada nieto, sólo en caso de premoriencia del progenitor hijo del abuelo fallecido	15.000 €
Categoría 4. Los Hermanos	
A cada hermano que tenga hasta 30 años.	20.000 €
A cada hermano que tenga más de 30 años	15.000 €
Categoría 5. Los Allegados	
A cada allegado	10.000 €

Baremo económico del perjuicio personal particular en indemnizaciones por causa de muerte

Perjuicios particulares	Incrementos sobre perjuicio personal básico
1. Discapacidad física o psíquica del perjudicado previa o a resultas del accidente.	Del 25% al 75%
2. Convivencia del perjudicado con la víctima.	
A cada progenitor, si el hijo fallecido tenía más de 30 años.	30.000 €
A cada abuelo, en su caso.	10.000 €
A cada hijo que tenga más de 30 años.	30.000 €
A cada nieto, en su caso.	7.500 €
A cada hermano que tenga más de 30 años.	5.000 €
3. Perjudicado único de su categoría	25%
4. Perjudicado único familiar	25%
5. Fallecimiento del progenitor único	
A cada hijo que tenga hasta 20 años	50%
A cada hijo que tenga más de 20 años	25%
6. Fallecimiento de ambos progenitores en accidente:	
A cada hijo que tenga hasta 20 años	70%
A cada hijo que tenga más de 20 años	35%
7. Fallecimiento del único hijo	25%
8. Fallecimiento de víctima embarazada con pérdida de feto:	
Si la pérdida tuvo lugar en las primeras 12 semanas de gestación	15.000 €
Si la pérdida tuvo lugar a partir de las 12 semanas de gestación	30.000 €
9. Perjuicio Excepcional	Hasta 25%

Baremo económico del perjuicio patrimonial indemnizaciones por causa de muerte

DAÑO EMERGENTE	
1. Perjuicio patrimonial básico	
Sin necesidad de justificación (cantidad por cada perjudicado)	400 €
Gastos con necesidad de justificación que excedan del importe anterior	Su importe
2. Gastos Específicos	
Gastos de traslado del fallecido, entierro, funeral y repatriación	Su importe

Baremo económico del lucro cesante en indemnizaciones por causa de muerte

DEL CÓNYUGE	Tabla 1.C.1
DEL CÓNYUGE CON DISCAPACIDAD	Tabla 1.C.1.d
DEL HIJO	Tabla 1.C.2
DEL HIJO CON DISCAPACIDAD	Tabla 1.C.2.d
DEL PROGENITOR	Tabla 1.C.3
DEL HERMANO	Tabla 1.C.4
DEL HERMANO CON DISCAPACIDAD	Tabla 1.C.4.d
DEL ABUELO	Tabla 1.C.5
DEL NIETO	Tabla 1.C.6
DEL NIETO CON DISCAPACIDAD	Tabla 1.C.6.d
DEL ALLEGADO	Tabla 1.C.7
DEL ALLEGADO CON DISCAPACIDAD	Tabla 1.C.7.d

Anexo IV

Ingreso neto	Edad del cónyuge																	
	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
Hasta 9.000 €	14.754	14.752	14.750	14.748	14.746	14.744	14.742	14.740	14.738	14.736	14.734	14.732	14.730	14.728	14.726	14.724	14.722	14.720
12.000 €	19.672	19.670	19.668	19.666	19.664	19.662	19.660	19.658	19.656	19.654	19.652	19.650	19.648	19.646	19.644	19.642	19.640	19.638
15.000 €	24.590	24.588	24.586	24.584	24.582	24.580	24.578	24.576	24.574	24.572	24.570	24.568	24.566	24.564	24.562	24.560	24.558	24.542
18.000 €	29.508	29.506	29.504	29.502	29.498	29.496	29.494	29.492	29.490	29.488	29.486	29.484	29.482	29.480	29.478	29.476	29.474	29.450
21.000 €	34.426	34.424	34.422	34.420	34.418	34.416	34.414	34.412	34.410	34.408	34.406	34.404	34.402	34.400	34.398	34.396	34.394	34.368
24.000 €	39.344	39.342	39.340	39.338	39.336	39.334	39.332	39.330	39.328	39.326	39.324	39.322	39.320	39.318	39.316	39.314	39.290	39.267
27.000 €	44.262	44.260	44.258	44.256	44.254	44.252	44.250	44.248	44.246	44.244	44.242	44.240	44.238	44.236	44.234	44.232	44.210	44.175
30.000 €	49.180	49.178	49.176	49.174	49.172	49.170	49.168	49.166	49.164	49.162	49.160	49.158	49.156	49.154	49.152	49.150	49.128	49.083
33.000 €	54.098	54.096	54.094	54.092	54.090	54.088	54.086	54.084	54.082	54.080	54.078	54.076	54.074	54.072	54.070	54.068	54.046	53.992
36.000 €	59.016	59.014	59.012	59.010	59.008	59.006	59.004	59.002	59.000	58.998	58.996	58.994	58.992	58.990	58.988	58.986	58.964	58.900
39.000 €	63.934	63.932	63.930	63.928	63.926	63.924	63.922	63.920	63.918	63.916	63.914	63.912	63.910	63.908	63.906	63.904	63.882	63.808
42.000 €	68.852	68.850	68.848	68.846	68.844	68.842	68.840	68.838	68.836	68.834	68.832	68.830	68.828	68.826	68.824	68.822	68.800	68.717
45.000 €	73.770	73.768	73.766	73.764	73.762	73.760	73.758	73.756	73.754	73.752	73.750	73.748	73.746	73.744	73.742	73.740	73.668	73.625
48.000 €	78.688	78.686	78.684	78.682	78.680	78.678	78.676	78.674	78.672	78.670	78.668	78.666	78.664	78.662	78.660	78.658	78.579	78.533
51.000 €	83.606	83.604	83.602	83.600	83.598	83.596	83.594	83.592	83.590	83.588	83.586	83.584	83.582	83.580	83.578	83.576	83.497	83.449
54.000 €	88.524	88.522	88.520	88.518	88.516	88.514	88.512	88.510	88.508	88.506	88.504	88.502	88.500	88.498	88.496	88.494	88.415	88.367
57.000 €	93.442	93.440	93.438	93.436	93.434	93.432	93.430	93.428	93.426	93.424	93.422	93.420	93.418	93.416	93.414	93.412	93.333	93.285
60.000 €	98.360	98.358	98.356	98.354	98.352	98.350	98.348	98.346	98.344	98.342	98.340	98.338	98.336	98.334	98.332	98.330	98.251	98.203
63.000 €	103.278	103.276	103.274	103.272	103.270	103.268	103.266	103.264	103.262	103.260	103.258	103.256	103.254	103.252	103.250	103.248	103.169	103.121
66.000 €	108.196	108.194	108.192	108.190	108.188	108.186	108.184	108.182	108.180	108.178	108.176	108.174	108.172	108.170	108.168	108.166	108.087	108.039
69.000 €	113.114	113.112	113.110	113.108	113.106	113.104	113.102	113.100	113.098	113.096	113.094	113.092	113.090	113.088	113.086	113.084	113.005	112.957
72.000 €	118.032	118.030	118.028	118.026	118.024	118.022	118.020	118.018	118.016	118.014	118.012	118.010	118.008	118.006	118.004	118.002	117.923	117.875
75.000 €	122.950	122.948	122.946	122.944	122.942	122.940	122.938	122.936	122.934	122.932	122.930	122.928	122.926	122.924	122.922	122.920	122.841	122.793
78.000 €	127.868	127.866	127.864	127.862	127.860	127.858	127.856	127.854	127.852	127.850	127.848	127.846	127.844	127.842	127.840	127.838	127.759	127.711
81.000 €	132.786	132.784	132.782	132.780	132.778	132.776	132.774	132.772	132.770	132.768	132.766	132.764	132.762	132.760	132.758	132.756	132.677	132.629
84.000 €	137.704	137.702	137.700	137.698	137.696	137.694	137.692	137.690	137.688	137.686	137.684	137.682	137.680	137.678	137.676	137.674	137.595	137.547
87.000 €	142.622	142.620	142.618	142.616	142.614	142.612	142.610	142.608	142.606	142.604	142.602	142.600	142.598	142.596	142.594	142.592	142.513	142.465
90.000 €	147.540	147.538	147.536	147.534	147.532	147.530	147.528	147.526	147.524	147.522	147.520	147.518	147.516	147.514	147.512	147.510	147.431	147.383
93.000 €	152.458	152.456	152.454	152.452	152.450	152.448	152.446	152.444	152.442	152.440	152.438	152.436	152.434	152.432	152.430	152.428	152.349	152.301
96.000 €	157.376	157.374	157.372	157.370	157.368	157.366	157.364	157.362	157.360	157.358	157.356	157.354	157.352	157.350	157.348	157.346	157.267	157.219
99.000 €	162.294	162.292	162.290	162.288	162.286	162.284	162.282	162.280	162.278	162.276	162.274	162.272	162.270	162.268	162.266	162.264	162.185	162.137
102.000 €	167.212	167.210	167.208	167.206	167.204	167.202	167.200	167.198	167.196	167.194	167.192	167.190	167.188	167.186	167.184	167.182	167.103	167.055
105.000 €	172.130	172.128	172.126	172.124	172.122	172.120	172.118	172.116	172.114	172.112	172.110	172.108	172.106	172.104	172.102	172.100	172.021	171.973
108.000 €	177.048	177.046	177.044	177.042	177.040	177.038	177.036	177.034	177.032	177.030	177.028	177.026	177.024	177.022	177.020	177.018	176.939	176.891
111.000 €	181.966	181.964	181.962	181.960	181.958	181.956	181.954	181.952	181.950	181.948	181.946	181.944	181.942	181.940	181.938	181.936	181.857	181.809
114.000 €	186.884	186.882	186.880	186.878	186.876	186.874	186.872	186.870	186.868	186.866	186.864	186.862	186.860	186.858	186.856	186.854	186.775	186.727
117.000 €	191.802	191.800	191.798	191.796	191.794	191.792	191.790	191.788	191.786	191.784	191.782	191.780	191.778	191.776	191.774	191.772	191.693	191.645
120.000 €	196.720	196.718	196.716	196.714	196.712	196.710	196.708	196.706	196.704	196.702	196.700	196.698	196.696	196.694	196.692	196.690	196.611	196.563

Anexo V

Código	Descripción de las secuelas	Puntuación anatómico funcional
03158	○ Mueve menos de 45.º	11-15
03159	● Extensión (N: 20.º) ● Abducción (N: 60.º):	1-5
03160	○ Mueve más de 30.º	1-3
03161	○ Mueve menos de 30.º	4-8
03162	● Adducción (N: 20.º) ● Rotación externa (N: 60.º):	1-3
03163	○ Mueve más de 30.º	1-2
03164	○ Mueve menos de 30.º	3-6
03165	● Rotación interna (N: 30.º)	1-3
03166	Osteoartritis séptica crónica (según limitación funcional)	20-35
03167	Artrosis postraumática (según limitación funcional y dolor)	1-10
03168	Artrosis secundaria a artritis séptica sin signos de actividad séptica	10-15
03169	Artrosis secundaria a artritis séptica activa	16-35
03170	Coxalgia postraumática inespecífica	1-5
03171	Agravación de una artrosis previa	1-5
03172	Necrosis de cabeza femoral (según limitación funcional y dolor)	20-25
	Prótesis:	
03173	● Parcial (según limitación funcional y dolor)	15-19
03174	● Total (según limitación funcional y dolor)	20-25
03175	Material de osteosíntesis	1-10
	4. Muslo	
	Pseudoartrosis de fémur inoperable	
03176	● Sin infección activa	30
03177	● Con infección activa	40
	Consolidaciones en rotación y/o angulaciones	
03178	● De 1.º a 10.º	1-4
03179	● Más de 10.º	5-10
03180	Osteomielitis crónica de fémur	20
03181	Material de osteosíntesis fémur	1-10
	5. Rodilla	
	Anquilosis / artrodesis de rodilla:	
03182	● En posición funcional	20
03183	● En posición no funcional	21-30
	Limitación de la movilidad:	
	● Flexión (N:135.º):	
03184	○ Mueve más de 90.º	1-4
03185	○ Mueve más de 45.º y menos de 90.º	5-9
03186	○ Mueve menos de 45.º	10-15
	● Extensión:	
03187	○ Déficit de menos 10.º	1-2
03188	○ Déficit de 10.º a 15.º	3-5
03189	○ Déficit de 16.º a 30.º	6-15
03190	Osteoartritis séptica crónica (según limitación funcional)	20-35
03191	y según limitaciones funcionales y dolor)	1-10
03192	Artrosis secundaria a artritis séptica sin signos de actividad séptica	10-15
03193	Artrosis secundaria a artritis séptica activa	16-35
03194	Gonalgia postraumática inespecífica	1-5
03195	Agravación de una artrosis previa (incluye dolor)	1-5
	Secuelas de lesión de ligamentos	
	(Según sintomatología, incluyendo dolor y limitaciones funcionales)	
03196	● Ligamentos laterales, operados o no	1-10
03197	● Ligamentos cruzados, operados o no	1-15
03198	Secuelas de lesiones meniscales (operadas o no) con sintomatología	1-5
03199	Secuelas combinadas de lesiones menisco - ligamentosas (según sintomatología, incluyendo dolor y limitación funcional)	5-20
	Prótesis de rodilla:	
03200	● Parcial / unicompartmental (según limitación funcional y dolor)	15-20
03201	● Total (según limitación funcional y dolor)	21-25
03202	Material de osteosíntesis rodilla	1-8
	Rótula:	
	● Extirpación de la rótula (patelectomía):	
03203	○ Parcial	1-10
03204	○ Total	15
03205	● Luxación recidivante inoperable	1-10
03206	● Condropatía rotuliana postraumática	1-5
03207	Material de osteosíntesis rótula	1-3
	6. Pierna	
	Pseudoartrosis de tibia inoperable	
03208	● Sin infección	25
03209	● Con infección activa	30
	Consolidación en rotación y/o angulaciones	
03210	● De 1.º a 10.º	1-4
03211	● Más de 10.º	5-10
03212	Osteomielitis de tibia	20
03213	Material de osteosíntesis tibia o peroné	1-6

Anexo VI

Código	Descripción de las secuelas	Puntuación anatómico funcional
01079	● Lesión completa - Parálisis	12-15
01080	● Lesión incompleta - Paresia	2-9
	Nervio Músculo Cutáneo	
01081	● Lesión completa - Parálisis	10-12
01082	● Lesión incompleta - Paresia	2-9
	Nervio Mediano	
	Lesión completa valorar según afectación de músculos flexores de carpo y dedos	
01083	● Parálisis a nivel del brazo	25-30
01084	● Parálisis a nivel del antebrazo	20-24
01085	● Parálisis a nivel de la muñeca	15-19
	Lesión incompleta - Paresia en función del grado de afectación	
01086	● A nivel del brazo	21-24
01087	● A nivel del antebrazo	11-20
01088	● A nivel de la muñeca	5-10
	Nervio Radial	
	Lesión completa	
01089	● Parálisis a nivel del brazo sin/con afectación del tríceps	20-25
01090	● Parálisis a nivel del antebrazo con afectación de extensores de carpo y dedos	15-19
	Lesión incompleta	
01091	● A nivel del brazo sin/con afectación del tríceps	15-19
01092	● A nivel del antebrazo con afectación de extensores de carpo y dedos	10-14
01093	● A nivel de la muñeca sin afectación de extensores o a nivel de muñeca (solo sensitiva)	2-4
	Nervio Cubital	
	Lesión completa	
01094	● Parálisis a nivel del brazo.	20-25
01095	● Parálisis a nivel del antebrazo. Con afectación de sus flexores subsidiarios.	15-19
01096	● Parálisis a nivel del antebrazo. Sin afectación de sus flexores subsidiarios o en muñeca	10-14
	Lesión incompleta	
01097	● A nivel del brazo	15-18
01098	● A nivel del antebrazo	10-14
01099	● A nivel de la muñeca	2-9
	Nervio Torácico largo	
01100	● Lesión completa - Parálisis	4-5
01101	Parestesias de partes acras	1-4
	2.3 Miembro Inferior	
	(La suma resultante por lesión de los nervios de la extremidad inferior no puede superar a la monoplejía)	
	Nervio Ciático (Nervio Ciático Común)	
	Lesión completa - Parálisis	
01102	● Lesión proximal completa con afectación de flexores de la corva	40
01103	● Lesión distal completa sin afectación de flexores de la corva	30
	Lesión incompleta - Paresia	
	● Lesión Proximal:	
01104	○ Grave	31-39
01105	○ Moderada	16-30
01106	○ Leve	5-15
	● Lesión Distal:	
01107	○ Grave	21-29
01108	○ Moderada	11-20
01109	○ Leve	2-10
01110	● Neuralgia	10-30
	Nervio Femoral (Nervio Crural)	
01111	● Lesión completa - Parálisis	25
01112	● Lesión incompleta - Paresia	6-12
01113	● Neuralgia	5-15
	Nervio Obturador	
01114	● Lesión completa - Parálisis	4
01115	● Lesión incompleta - Paresia	2-3
	Nervio Glúteo superior	
01116	● Lesión completa - Parálisis	4
01117	● Lesión incompleta - Paresia	1-3
	Nervio Glúteo inferior	
01118	● Lesión completa - Parálisis	6
01119	● Lesión incompleta - Paresia	1-5
	Nervio Peroneo común (Nervio Ciático Poplíteo Externo)	
01120	● Lesión completa - Parálisis	18
01121	● Lesión incompleta - Paresia	5-17
	Nervio Peroneo superficial (Nervio Músculo-cutáneo)	
01122	● Lesión completa - Parálisis	5
01123	● Lesión incompleta - Paresia	1-3
	Nervio Peroneo profundo (Nervio Tibial Anterior)	
01124	● Lesión completa - Parálisis	12
01125	● Lesión incompleta - Paresia	2-11
	Nervio Tibial (Nervio Ciático Poplíteo Interno)	
	Lesión completa - Parálisis	
01126	● Lesión proximal (afecta grupo muscular posterior de la pierna completo)	22
01127	● Lesión distal (afecta musculatura intrínseca del pie)	12

Anexo VII

Puntos	Edad del lesionado								
	33	34	35	36	37	38	39	40	
38	68.853,73 €	68.563,76 €	68.273,78 €	67.983,81 €	67.693,83 €	67.403,86 €	67.113,89 €	66.823,91 €	
39	71.660,90 €	71.359,56 €	71.058,21 €	70.756,87 €	70.455,53 €	70.154,19 €	69.852,85 €	69.551,51 €	
40	74.519,10 €	74.206,20 €	73.893,30 €	73.580,40 €	73.267,50 €	72.954,60 €	72.641,70 €	72.328,80 €	
41	77.352,39 €	77.028,04 €	76.703,68 €	76.379,33 €	76.054,97 €	75.730,62 €	75.406,26 €	75.081,91 €	
42	80.233,02 €	79.897,03 €	79.561,04 €	79.225,05 €	78.889,07 €	78.553,08 €	78.217,09 €	77.881,10 €	
43	83.160,97 €	82.813,18 €	82.465,38 €	82.117,58 €	81.769,78 €	81.421,99 €	81.074,19 €	80.726,39 €	
44	86.136,26 €	85.776,48 €	85.416,69 €	85.056,91 €	84.697,13 €	84.337,34 €	83.977,56 €	83.617,78 €	
45	89.158,88 €	88.786,94 €	88.414,99 €	88.043,04 €	87.671,09 €	87.299,15 €	86.927,20 €	86.555,25 €	
46	92.146,15 €	91.762,17 €	91.378,20 €	90.994,22 €	90.610,24 €	90.226,27 €	89.842,29 €	89.458,32 €	
47	95.177,15 €	94.780,98 €	94.384,81 €	93.988,64 €	93.592,48 €	93.196,31 €	92.800,14 €	92.403,97 €	
48	98.251,89 €	97.843,36 €	97.434,84 €	97.026,32 €	96.617,79 €	96.209,27 €	95.800,75 €	95.392,22 €	
49	101.370,36 €	100.949,32 €	100.528,28 €	100.107,24 €	99.686,19 €	99.265,15 €	98.844,11 €	98.423,07 €	
50	104.532,58 €	104.098,85 €	103.665,13 €	103.231,40 €	102.797,68 €	102.363,95 €	101.930,23 €	101.496,50 €	
51	108.104,94 €	107.656,84 €	107.208,73 €	106.760,63 €	106.312,52 €	105.864,41 €	105.416,31 €	104.968,20 €	
52	111.735,42 €	111.272,71 €	110.810,00 €	110.347,29 €	109.884,57 €	109.421,86 €	108.959,15 €	108.496,44 €	
53	115.424,00 €	114.946,46 €	114.468,92 €	113.991,38 €	113.513,84 €	113.036,30 €	112.558,76 €	112.081,22 €	
54	119.170,69 €	118.678,10 €	118.185,51 €	117.692,92 €	117.200,32 €	116.707,73 €	116.215,13 €	115.722,54 €	
55	122.975,49 €	122.467,62 €	121.959,75 €	121.451,88 €	120.944,01 €	120.436,14 €	119.928,27 €	119.420,40 €	
56	126.806,47 €	126.283,23 €	125.759,98 €	125.236,74 €	124.713,50 €	124.190,26 €	123.667,02 €	123.143,78 €	
57	130.694,41 €	130.155,58 €	129.616,75 €	129.077,91 €	128.539,08 €	128.000,25 €	127.461,42 €	126.922,58 €	
58	134.639,32 €	134.084,68 €	133.530,04 €	132.975,39 €	132.420,75 €	131.866,11 €	131.311,47 €	130.756,82 €	
59	138.641,20 €	138.070,53 €	137.499,85 €	136.929,18 €	136.358,51 €	135.787,84 €	135.217,17 €	134.646,50 €	
60	142.700,04 €	142.113,12 €	141.526,20 €	140.939,28 €	140.352,36 €	139.765,44 €	139.178,52 €	138.591,60 €	
61	144.002,02 €	143.409,44 €	142.816,87 €	142.224,29 €	141.631,72 €	141.039,14 €	140.446,57 €	139.853,99 €	
62	148.800,62 €	148.188,93 €	147.577,25 €	146.965,56 €	146.353,88 €	145.742,19 €	145.130,51 €	144.518,83 €	
63	153.677,86 €	153.046,76 €	152.415,67 €	151.784,57 €	151.153,47 €	150.522,37 €	149.891,28 €	149.260,18 €	
64	158.633,75 €	157.982,94 €	157.332,12 €	156.681,31 €	156.030,49 €	155.379,68 €	154.728,87 €	154.078,05 €	
65	163.668,28 €	162.997,45 €	162.326,61 €	161.655,78 €	160.984,95 €	160.314,12 €	159.643,28 €	158.972,45 €	
66	167.993,23 €	167.305,12 €	166.617,00 €	165.928,88 €	165.240,77 €	164.552,65 €	163.864,54 €	163.176,42 €	
67	172.372,94 €	171.667,33 €	170.961,72 €	170.256,11 €	169.550,50 €	168.844,89 €	168.139,28 €	167.433,67 €	
68	176.807,41 €	176.084,10 €	175.360,78 €	174.637,46 €	173.914,15 €	173.190,83 €	172.467,52 €	171.744,20 €	
69	181.296,64 €	180.555,41 €	179.814,17 €	179.072,94 €	178.331,71 €	177.590,48 €	176.849,24 €	176.108,01 €	
70	185.840,62 €	185.081,26 €	184.321,90 €	183.562,54 €	182.803,18 €	182.043,82 €	181.284,46 €	180.525,10 €	
71	190.401,15 €	189.623,62 €	188.846,08 €	188.068,55 €	187.291,01 €	186.513,48 €	185.735,94 €	184.958,41 €	
72	195.015,37 €	194.219,45 €	193.423,54 €	192.627,62 €	191.831,70 €	191.035,79 €	190.239,87 €	189.443,95 €	
73	199.683,27 €	198.868,76 €	198.054,26 €	197.239,75 €	196.425,25 €	195.610,74 €	194.796,24 €	193.981,73 €	
74	204.404,84 €	203.571,54 €	202.738,24 €	201.904,94 €	201.071,65 €	200.238,35 €	199.405,05 €	198.571,75 €	
75	209.180,10 €	208.327,80 €	207.475,50 €	206.623,20 €	205.770,90 €	204.918,60 €	204.066,30 €	203.214,00 €	
76	213.969,22 €	213.097,84 €	212.226,47 €	211.355,09 €	210.483,71 €	209.612,33 €	208.740,95 €	207.869,58 €	
77	218.810,98 €	217.920,32 €	217.029,66 €	216.139,00 €	215.248,34 €	214.357,68 €	213.467,02 €	212.576,36 €	
78	223.705,37 €	222.795,22 €	221.885,08 €	220.974,94 €	220.064,79 €	219.154,65 €	218.244,51 €	217.334,36 €	
79	228.652,39 €	227.722,56 €	226.792,73 €	225.862,90 €	224.933,07 €	224.003,24 €	223.073,41 €	222.143,58 €	
80	233.652,04 €	232.702,32 €	231.752,60 €	230.802,88 €	229.853,16 €	228.903,44 €	227.953,72 €	227.004,00 €	
81	238.662,41 €	237.692,80 €	236.723,19 €	235.753,58 €	234.783,97 €	233.814,36 €	232.844,75 €	231.875,14 €	
82	243.724,38 €	242.734,68 €	241.744,98 €	240.755,28 €	239.765,58 €	238.775,88 €	237.786,18 €	236.796,48 €	
83	248.837,94 €	247.827,96 €	246.817,97 €	245.807,99 €	244.798,00 €	243.788,02 €	242.778,03 €	241.768,04 €	
84	254.003,11 €	252.972,64 €	251.942,17 €	250.911,70 €	249.881,23 €	248.850,76 €	247.820,29 €	246.789,82 €	
85	259.219,87 €	258.168,72 €	257.117,56 €	256.066,41 €	255.015,26 €	253.964,11 €	252.912,95 €	251.861,80 €	
86	264.445,01 €	263.373,11 €	262.301,20 €	261.229,30 €	260.157,40 €	259.085,49 €	258.013,59 €	256.941,68 €	
87	269.720,75 €	268.627,90 €	267.535,05 €	266.442,20 €	265.349,35 €	264.256,50 €	263.163,65 €	262.070,80 €	
88	275.047,08 €	273.933,09 €	272.819,10 €	271.705,10 €	270.591,11 €	269.477,12 €	268.363,13 €	267.249,14 €	
89	280.424,00 €	279.288,68 €	278.153,35 €	277.018,02 €	275.882,69 €	274.747,36 €	273.612,03 €	272.476,70 €	
90	285.851,52 €	284.694,66 €	283.537,80 €	282.380,94 €	281.224,08 €	280.067,22 €	278.910,36 €	277.753,50 €	
91	290.155,89 €	288.981,83 €	287.807,77 €	286.633,71 €	285.459,65 €	284.285,59 €	283.111,53 €	281.937,47 €	
92	294.485,05 €	293.293,70 €	292.102,35 €	290.910,99 €	289.719,64 €	288.528,28 €	287.336,93 €	286.145,58 €	
93	298.839,02 €	297.630,27 €	296.421,53 €	295.212,78 €	294.004,04 €	292.795,29 €	291.586,55 €	290.377,81 €	
94	303.217,77 €	301.991,54 €	300.765,31 €	299.539,08 €	298.312,85 €	297.086,62 €	295.860,39 €	294.634,16 €	
95	307.621,33 €	306.377,52 €	305.133,71 €	303.889,90 €	302.646,08 €	301.402,27 €	300.158,46 €	298.914,65 €	
96	312.049,68 €	310.788,19 €	309.526,70 €	308.265,22 €	307.003,73 €	305.742,24 €	304.480,75 €	303.219,26 €	
97	316.502,83 €	315.223,57 €	313.944,31 €	312.665,05 €	311.385,79 €	310.106,53 €	308.827,27 €	307.548,01 €	
98	320.980,77 €	319.683,64 €	318.386,52 €	317.089,39 €	315.792,26 €	314.495,13 €	313.198,00 €	311.900,88 €	
99	325.483,51 €	324.168,42 €	322.853,33 €	321.538,24 €	320.223,15 €	318.908,06 €	317.592,97 €	316.277,87 €	
100	330.011,05 €	328.677,90 €	327.344,75 €	326.011,60 €	324.678,45 €	323.345,30 €	322.012,15 €	320.679,00 €	