

UNIVERSIDAD MIGUEL HERNÁNDEZ

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y JURÍDICAS DE ELCHE



DOBLE GRADO EN DERECHO Y ADMINISTRACIÓN Y

DIRECCIÓN DE EMPRESAS

TRABAJO FIN DE GRADO

CURSO ACADÉMICO 2023/24

**“ANÁLISIS DE LA NO OBLIGATORIEDAD DE UN SEGURO
OBLIGATORIO PARA EL COLECTIVO CICLISTA Y USUARIOS DE
VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL”**

ALUMNO: MARCOS RIVERO LÓPEZ

TUTOR: MARÍA DEL CARMEN ORTIZ DEL VALLE

09 de junio de 2024

RESUMEN

La utilización de bicicletas y vehículos de movilidad personal se ha incrementado notablemente en los últimos años, debido en gran parte a que los actuales modelos de transporte se presumen insostenibles a medio/largo plazo. La sociedad avanza hacia nuevos avances tecnológicos y nuevas formas de consumo con modelos de transporte que permiten a la población desplazarse de una manera más sostenible con el medioambiente a la vez que se reduce la congestión en las zonas urbanas. La falta de obligación de un seguro de responsabilidad civil u otro específico para los usuarios de este tipo de vehículos genera una serie de consecuencias jurídicas y económicas que serán analizadas en el presente documento. Esta laguna legal presente en nuestro ordenamiento jurídico se analizará en base a sentencias, datos, jurisprudencia, doctrina, así como análisis de diferentes especialistas que abarcan la misma, lo cual, genera diversidad de opiniones al respecto. Se hace necesario aportar una serie de soluciones para resolver estos problemas que se plantean en la sociedad actual con el objetivo de conseguir un incremento en la utilización de las bicicletas y vehículos de movilidad personal, pero de una manera sostenible y segura.

ABSTRACT:

The use of bicycles and personal mobility vehicles has increased notably in recent years, largely due to the fact that current transport models are presumed unsustainable in the medium/long term. Society is advancing towards new technological advances and new forms of consumption with transport models that allow the population to move in a more environmentally sustainable way while reducing congestion in urban areas. The lack of obligation of civil liability or other specific insurance for the users of this type of vehicle generates a series of legal and economic

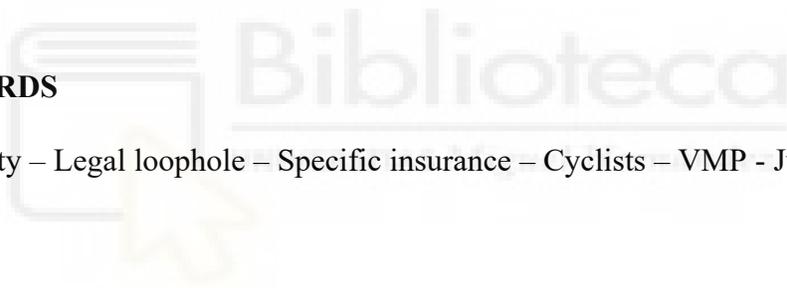
consequences that will be analyzed in this document. This legal gap present in our legal system will be analyzed based on sentences, data, jurisprudence, doctrine, as well as analysis of different specialists that cover it, which generates diversity of opinions in this regard. It is necessary to provide a series of solutions to solve these problems that arise in today's society with the aim of achieving an increase in the use of bicycles and VPM but that is done in a sustainable and safe way.

PALABRAS CLAVE

Responsabilidad civil – Dispersión normativa – Seguro específico – Ciclistas – VMP -
Jurisprudencia

KEYWORDS

Civil liability – Legal loophole – Specific insurance – Cyclists – VMP - Jurisprudence



INDÍCE

Resumen.....	2
1. INTRODUCCIÓN.....	6
2. ESTADO DE LA CUESTIÓN Y MARCO TEORÍCO.....	8
2.1. Los vehículos de movilidad personal y bicicletas. Definiciones.....	8
2.2. Justificación del problema planteado.....	9
2.3. Objetivos.....	14
2.4. Metodología.....	14
3. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN Y MARCO JURÍDICO.....	15
3.1. Justificación de la propuesta de intervención.....	15
3.2. Ámbito normativo.....	16
3.2.1. Normativa de VMP.....	16
3.2.1.1. Ley de seguridad vial.....	16
3.2.1.2. Reglamentos.....	17
3.2.1.3. Normativa de la DGT.....	18
3.2.1.4. Responsabilidad penal.....	21
3.2.1.5. Ordenanza reguladora de la movilidad sostenible dentro del término municipal de Elche.....	23
3.2.2. Normativa de bicicletas.....	24
3.2.2.1. Ley de Seguridad Vial.....	24
3.2.2.2. Reglamentos.....	25
3.2.2.3. Ordenanza Municipal de Circulación del Excmo. Ayuntamiento de Elche.....	25

4. RESULTADOS.....	27
4.1.Desarrollo de medidas de protección jurídica y de apoyo a los usuarios de VMP y el colectivo ciclista.....	27
4.1.1. Sujetos responsables y regímenes de responsabilidad.....	28
4.1.1.1.Responsabilidad del usuario de VMP y/o propietario del VMP o bicicleta.....	28
4.1.1.2.Responsabilidad de la empresa de alquiler de un VMP o bicicleta...30	
4.1.1.3.Responsabilidad del conductor o propietario del vehículo a motor...30	
4.1.1.4.Responsabilidad del vendedor del VMP o bicicleta.....	31
4.1.2. Seguro de responsabilidad civil para usuarios de VMP y el colectivo ciclista.....	32
4.1.2.1.ZURICH.....	35
4.1.2.2.MAPFRE.....	43
4.2.Problemática generada por la falta de un seguro obligatorio para los usuarios de VMP y el colectivo ciclista.....	49
4.2.1. Tratamiento jurisprudencial.....	50
5. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES.....	79
5.1.Guía sobre los beneficios de la exigencia de un seguro obligatorio para VMP y el colectivo ciclista.....	79
5.2.Recomendaciones a los poderes públicos.....	83
5.3.Proyecto de Ley de Seguros de Automóvil.....	85
6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	88

1. INTRODUCCIÓN

En la actualidad vivimos rodeados de numerosos vehículos a motor que circulan por carreteras y caminos habilitados para los mismos, lo que genera gran cantidad de siniestros y atropellos. Nuestro ordenamiento jurídico para resolver los potenciales conflictos que puedan surgir, exige la contratación de un seguro que cubra dichas contingencias. Definido en el artículo primero de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro de la siguiente manera: *“El contrato de seguro es aquel por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta y otras prestaciones convenidas”*.

Sin embargo, esta exigencia legal no ocurre en relación a otros tipos de vehículos catalogados como tal por la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial. Entre los vehículos reflejados, haremos referencia a las bicicletas, tanto en su modalidad de carretera como de montaña, y también a los vehículos de movilidad personal (VMP). Es importante resolver los problemas asociados a nuevos tipos de movilidad que han generado la modificación de las infraestructuras del transporte, sobre todo, en las ciudades medianas y grandes españolas con una visión más enfocada a una movilidad sostenible. Esta transformación producida en los últimos años hacia una movilidad más sostenible se ha visto acelerada por la congestión del tráfico, las emisiones contaminantes, el ruido, coste de aparcamiento, entre otras causas.

En base a lo mencionado, se hará un análisis de la dispersión normativa existente en nuestro ordenamiento jurídico para demostrar que se requiere una revisión de su necesidad y adecuación en el contexto actual en el que desarrollamos nuestras vidas, pues en la actualidad suponen una

forma de movilidad en alza, encontrándose cada vez más presente en la sociedad, sobre todo en grandes ciudades con gran densidad de población.

En la actualidad existen seguros voluntarios que pueden cubrir las potenciales contingencias que se puedan producir, pero al no ser obligatorios la mayoría de los usuarios no cuentan con este tipo de coberturas, provocando con ello, la existencia de desprotección e inseguridad jurídica. Por lo tanto, se hace necesaria la demanda de más medidas por parte de los poderes públicos para encontrar el punto óptimo de seguridad y protección jurídica que tan necesaria resulta.

Es cierto que, con el proyecto de Ley de Seguros de Automóvil aprobado el 28 de mayo de 2024 se impone la obligación de un seguro para los VMP pero no para las bicicletas. Aunque, se presume que hasta el año 2026 no entrará en vigor, por lo tanto, hasta dicha fecha estaremos ante esta inseguridad jurídica generada que será justificada mediante la extracción de datos de diversos informes, jurisprudencia y doctrina elaborada al respecto, artículos de opinión, páginas de interés, distintas normativas vigentes que son de aplicación, así como, un desglose de los sujetos responsables y regímenes de responsabilidad en caso de producirse algún tipo de accidente con este tipo de vehículos.

Todo este análisis estará enfocado a justificar la necesidad de imponer la contratación de un seguro de responsabilidad civil u similar como obligatorio, tanto para los usuarios de VMP como se ha hecho con el proyecto mencionado, pero también para el colectivo ciclista, y con ello otorgar una mayor seguridad jurídica y protección vial a los usuarios de los mismos y al resto de actores que intervienen en la circulación como los peatones o vehículos a motor.

2. ESTADO DE LA CUESTIÓN Y MARCO TEÓRICO

2.1. LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL Y BICICLETAS.

DEFINICIÓN

La resolución de 12 de enero de 2022, de la DGT, por la que se aprueba el Manual de características de los VMP en su sección 1 aplica la definición de tal manera: “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 comprendido entre 6 y 25 km/h. Solo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de equilibrado”.

Quedan excluidos de esta consideración:

- Vehículos sin sistema de auto-equilibrio y con sillín
- Vehículos concebidos para competición
- Vehículos para personas con movilidad reducida
- Vehículos con una tensión de trabajo superior a 100VCC o 240VAC
- Vehículos incluidos en el ámbito del Reglamento (UE) N2 168/2013

Estos vehículos pueden estar equipados con baterías de hasta 100 VCC y con un cargador integrado de hasta 240 VCA de entrada. Pueden tener diferentes usos, pero desde un punto de vista técnico, la única diferenciación que cabe en cuanto a los requisitos a cumplir por los VMP, tal y como establece la Sección 5, es la que se refiere a VMP para transporte personal y VMP par transporte de mercancías u otros servicios. En el anexo I de la Ley de Seguridad Vial (2015) se pueden encontrar algunas definiciones complementarias a las mencionadas. Dentro de los VMP encontramos diversos tipos que los componen, tales como: el segway, minisegway, monociclo

eléctrico, airwheel, hoverboard, hoverkart, patinetes eléctricos con y sin asiento, monopatín, skateboards, monopatín longboard.

En relación a las bicicletas, su normativa está regulada por la DGT y se rige por el Reglamento General de Circulación. Su definición la encontramos en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, concretamente en el anexo I, conceptos básicos nº7: “Ciclo. Vehículo provisto de, al menos, dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales. Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido”. Dentro de los tipos de modalidades: Bicicletas urbanas, bicicletas de ruta, bicicletas de triatlón y contrarreloj, bicicletas de montaña, bicicletas plegables, bicicletas BMX, bicicletas de paseo, bicicletas híbridas, bicicletas de pista o circuito, bicicletas eléctricas y bicicletas gravel.

En relación con las bicicletas eléctricas el Reglamento General de Vehículos (Real Decreto 339/2014) las define como una bicicleta que utiliza un motor con potencia no superior a 250W como ayuda al esfuerzo del conductor. El motor deberá detenerse si el conductor deja de pedalear o bien cuando la velocidad supera los 25 km/h. De forma complementaria, la Directiva Europea relativa a la homologación de los vehículos a motor de dos o tres ruedas (Reglamento UE 168/2013), limita la potencia nominal máxima de 250W.

2.2.JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA PLANTEADO

Una premisa incuestionable en la actualidad es el uso inadecuado que genera el ser humano de los recursos naturales, pues, supone un peligro de sostenibilidad de nuestro planeta. Tanto en los hábitos de consumo que hemos generado, como en nuestra forma de movilidad, que se

encuentra totalmente dependiente del vehículo privado de combustión. Empleando los recursos ofrecidos por el planeta a un ritmo superior al que se encuentra capaz de regenerar y generar más contaminación y residuos de los que puede asimilar. Por esta razón, entre otras, se buscan otros tipos de movilidad más sostenibles y eficientes. Tanto la sociedad como la mayoría de los gobiernos se han concienciado sobre el problema planteado. Para resolverlo, se requiere de una actuación coordinada mediante normativas medioambientales que sean más eficientes, e impulsar políticas que generen inversión de nuevas tecnologías que mitiguen los efectos nocivos generados por el sistema de movilidad a combustión.

Este problema que se plantea será justificado mediante informes y datos que proporcionan información de resultados recogidos sobre la movilidad en la bicicleta y VMP. Los resultados recogidos por la asociación de marcas y bicicletas de España con la colaboración de Cofidis a través de su informe público del 17 de abril de 2023 reflejan, que el sector no ha dejado de crecer desde el año 2015 con una cifra de volumen de negocio que se alzaba hasta los 1471 millones de euros. La cifra recogida en 2022 representa un crecimiento de casi el doble de dicho volumen que, en 2014, cifrándose en 2.714 millones de euros. En base a datos del INE en España hay unas 48.592.909 habitantes a 1 de enero de 2024. De esa población reflejada, existen alrededor de 11 millones de personas que hacen uso de la bicicleta semanalmente, siendo el porcentaje el 32,5% y con un 57,1% que tienen una bicicleta para uso personal. De estos datos vemos la gran relevancia que tiene el sector de la bicicleta en nuestro país en relación a datos económicos y de movilidad sostenible. Esta gran importancia económica y medioambiental también hace necesaria una normativa adecuada que proteja a este colectivo, es por ello, que se pondrán en contexto los datos de accidentabilidad del colectivo ciclista.

El último anuario estadístico de accidentes publicado por la DGT en 2023 se basa en los datos recogidos hasta el 2022 inclusive, en donde se muestran, el fallecimiento de 81 ciclistas en nuestro territorio nacional. Dicha cifra se ha incrementado respecto a 2020 y 2021, bien es cierto que hay que tener en consideración el confinamiento total presente en 2020. De los 81 fallecidos, 60 se produjeron en vías interurbanas siendo el resto producidos en vías urbanas. Otra cifra alarmante que nos ofrece el anuario son los 711 ciclistas que han sido heridos y hospitalizados en el año 2022 tanto en vías urbanas como interurbanas. Esta cifra ha disminuido en dos con respecto al 2021 y se ha incrementado en 12 con respecto al 2020. Estos datos si los comparamos con los fallecimientos, vemos que, se producen más ciclistas heridos y hospitalizados en vías urbanas con 394 que, en vías interurbanas con 317. Dato que no va en concordia con los fallecimientos, pues como se ha mencionado, se producen más en vías interurbanas. Los ciclistas que han sido heridos, pero no hospitalizados en vías interurbanas y urbanas en 2022 son 7033. Esta cifra se ha incrementado siendo la segunda más alta desde el primer dato ofrecido por la DGT en 1993 que se alzaba hasta los 1695. Aunque se hayan disminuido en 57 ciclistas con respecto al 2021, sigue siendo un dato preocupante el hecho de que cada vez se producen más ciclistas heridos en nuestras carreteras.

Por otra parte, a un 17,7% de los usuarios de la bicicleta se la han robado, al menos, una vez en los últimos cinco años y un 5% afirma que se la han robado más de una vez. Considerando que el riesgo de robos en su ciudad o pueblo es uno de los principales motivos por los que se afirma que la ciudad no es segura para la bici. En Barcelona, Sevilla y Valencia el riesgo de robos de bicicletas es el segundo motivo más destacado para no optar por la utilización de este vehículo. El 75,4% considera que la solución más adecuada para erradicar este problema es un registro nacional de bicicletas para reducir los robos.

También pondremos en consideración los datos referentes a los VMP que justifican el problema que se plantea. Pues son vehículos, que al igual que las bicicletas suponen un medio de movilidad sostenible y que no requieren en la actualidad de un seguro obligatorio para su utilización, aunque, con la aprobación del proyecto de la Ley de Seguros de Automóvil se instaura la obligación de su contratación pero no será previsiblemente hasta el 2026 que pueda entrar en vigor de forma efectiva. El uso de VMP se viene afianzando año tras año y aunque no se haya consolidado totalmente, si está generando el crecimiento debido para lograr dicho fenómeno. Su utilización viene dada para trayectos cortos, pues, su diseño no permite hacer trayectos de media o larga distancia. Una de las principales ventajas es que son relativamente económicos, no contaminan, no ocupan grandes dimensiones y no es necesaria una autorización administrativa.

En relación a la normativa municipal, serán los ayuntamientos los que se encarguen de regular los lugares de tránsito de los VMP, así como, los requisitos de seguridad especificados en cada municipio, con respecto a las modificaciones establecidas en el Reglamento general de circulación. Los VMP no requieren de una documentación a excepción de aquellos que superen los 25 km/h. Tampoco requieren de un seguro obligatorio en la actualidad al no ser catalogados como vehículo de motor, aunque nada impide que el usuario del mismo o su propietario pueda contratarlo voluntariamente si lo estima necesario. En todo caso se deberá contar con un certificado de circulación, para poder identificar el vehículo y comprobar que se trata de un VMP en base a sus especificaciones técnicas. La constitución de los VMP como un nuevo medio de transporte, dada su idoneidad para trayectos cortos, ha producido que existan nuevos tipos de accidentes de tráfico encontrándose este tipo de vehículos involucrados en los mismos. La conexión entre la mayor demanda en el uso de los VPM y que, debido a este fenómeno existan mayores accidentes de tráfico producidos por los mismos resulta evidente.

Si se analiza el histórico de datos de siniestralidad proporcionado por la DGT, se aprecia que el número de fallecidos ha oscilado entre los 5 de 2019 y los 9 registrados en 2021 a los 8 fallecidos en 2022. Si bien es cierto, que la oscilación del número de fallecidos no ha tenido grandes fluctuaciones, aunque, sí que ha habido un aumento considerable en el número de lesionados hospitalizados, es decir, aquellos que las lesiones y heridas revestían cierta gravedad. El número de personas ha pasado de 97 en 2020 a 312 en 2022, con un aumento de más del triple. En 2023 según el informe de la siniestralidad de VMP 2023 de la fundación MAPFRE recoge que hubo 297 siniestros con 321 personas lesionadas de diversa consideración, de los cuales se produjeron 11 fallecidos entre ocupantes y conductores de VMP y 1 peatón fallecido por atropello.

En relación a la forma de ocurrencia, generalmente con lesiones, es la colisión con otro vehículo se produce en un 61% del total de los casos, seguida de la caída con un 19% y por último el atropello a peatones presente en un 14%. En lesiones graves y fallecidos, la colisión con otros vehículos sube hasta el 66%, seguidas por las caídas con un 23%, y con un 11% los atropellos. Casi el 60% de las personas lesionadas que se desplazaban en un VMP tenían una edad comprendida entre 15 y 34 años. Principalmente los siniestros se producen en las calzadas de las calles de las ciudades. Hay que hacer especial referencia a que se siguen produciendo siniestros en aceras y zonas peatonales, pese a estar prohibida la circulación en ellas. En este caso, se han producido un 8% de los siniestros. El 10% de esos siniestros se producen al cruzar pasos de peatones. A pesar de la prohibición los datos han aumentado, en comparación con el 6,4% en 2021 y el 6,2% en 2022. Otro lugar prohibido a la circulación de VMP y que representa el 6% de los siniestros son las carreteras interurbanas. Cifras que reflejan, una tendencia creciente en relación a la siniestralidad de los usuarios de VPM, que ha aumentado considerablemente desde sus orígenes en la circulación vial de nuestro país. (Fundación MAPFRE, 2023)

Los datos mostrados pretenden justificar la necesidad que existía por parte del legislador de instaurar de manera obligatoria un seguro de responsabilidad civil u similar para dar protección jurídica y de apoyo a los usuarios de estos vehículos y a los demás actores viales que se vean implicados con los mismos. Mediante el proyecto de Ley de Seguros de Automóviles se da un gran paso a estas exigencias que se venían demandando y que en base a datos, informes y jurisprudencia serán justificada la necesidad existente de la obligación de un seguro para este tipo de vehículos. Hay cifras alarmantes de siniestralidad con la implicación de VMP y bicicletas, lo cual se suma, a una dispersión normativa vigente que se presume como una causa que afecta a los casos de siniestralidad mencionados. Mediante la realización del presente trabajo se intentará justificar la relación existente entre las diversas causas de siniestralidad con la dispersión normativa existente y la falta de obligación de un seguro obligatorio de responsabilidad civil u similar como factores influyentes en esos datos de siniestralidad, pues, generan un gran desconcierto e incertidumbre entre los usuarios de los mismos y el resto de actores viales que transitan con ellos.

2.3.OBJETIVOS

Los objetivos generales a conseguir con el presente trabajo serán los siguientes:

- Proponer herramientas jurídicas de apoyo y protección al colectivo ciclista y usuarios de vehículos de movilidad personal.
- Averiguar las razones que justifican la no obligación de un seguro específico para el colectivo ciclista y usuarios de vehículos de movilidad personal.

2.4.METODOLOGIA

Para lograr la consecución de los objetivos propuestos se va a realizar un análisis desde una doble vertiente:

- Legal, con un análisis actual del marco regulador del colectivo ciclista y de los usuarios de vehículos de movilidad personal.
- Social, mediante el análisis y percepción de los usuarios del colectivo del ciclismo y usuarios de vehículos de movilidad personal tanto de la sociedad en general como de las instituciones.

3. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN. MARCO JURÍDICO

3.1. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

Si hacemos un análisis de los últimos siniestros en los que los VMP y bicicletas se han visto envueltos, podemos destacar varios casos en los que los usuarios de estos vehículos son los causantes de los mismos.

Por lo tanto, a través de esgrimir de una manera más clara la normativa vigente, los sujetos responsables y regímenes de responsabilidad que afectan a los VMP y bicicletas, la oferta actual existente de las entidades aseguradoras con las coberturas ofrecidas y sus limitaciones/extinciones de las mismas, así como, valorar la línea de la doctrina jurisprudencial actual en base a los conflictos generados entre los usuarios de VMP y bicicletas con el resto de actores viales, se intentará, justificar de una manera objetiva la necesidad de un seguro de responsabilidad civil u similar como la “herramienta” para atajar de una manera más eficiente este tipo de problemas generados y la información necesaria en las obligaciones y responsabilidades a cumplir en su uso, conociendo, por tanto, los derechos y obligaciones de una manera más clara.

Luego, no sólo dan seguridad económica y jurídica a los contratantes de estos seguros, sino también, al resto de actores viales que se ven involucrados en algún conflicto con los mismos.

3.2.ÁMBITO NORMATIVO

Es importante en el presente trabajo poner de relieve la distinta normativa que afecta a los VMP y a las bicicletas, pues a la hora de enjuiciar algún conflicto que pueda surgir en el tránsito de estos vehículos con el resto de actores viales, la distinta normativa aplicable puede resolver de una manera u otra las pretensiones ejercidas. Además, en el caso de contar con un seguro de responsabilidad civil la entidad aseguradora puede defender las pretensiones ejercidas a favor de su contratante o, a sensu contrario, puede atenerse a la distinta normativa para evadirse de cualquier responsabilidad por alguna infracción objeto de reproche por la normativa vigente aplicable. Es por ello que, es importante ver las distintas fuentes de derecho que afectan a estos vehículos con el fin de tener una mayor aclaración de la normativa que se puede aplicar para resolver los conflictos objeto de litigio, además, de las obligaciones y derechos establecidos en la misma.

3.2.1. NORMATIVA DE LOS VMP

En la actualidad, las principales fuentes del derecho que afectan a los VMP a nivel nacional son:

3.2.1.1.LEY DE SEGURIDAD VIAL

El Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial (LSV), se establecen las normas generales sobre el tráfico y circulación en las vías públicas nacionales, infracciones y las sanciones que se derivan de su incumplimiento. A este Real Decreto se le hacen una serie de modificaciones en distintos artículos mediante la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre. La referencia expresa a los VMP la encontramos en los siguientes artículos de la presente Ley con su última actualización, publicada el 21/12/2021, en vigor a partir del 21/03/2022.

Cabe hacer mención a una serie de artículos que son de interés en el trabajo como son, el art. 20.1 que prohíbe circular por autopistas y autovías a los VMP, en el art. 25.5 se establece que los VMP y bicicletas no podrán circular por las aceras aunque reglamentariamente se pueden fijar excepciones, así como, el art 47 que determina la obligación de utilizar casco de protección en los términos que reglamentariamente se determinen. En el anexo VIII se hace mención expresa a los VMP y bicicletas como conductores de vehículos más vulnerables, otorgándoles una protección jurídica especial con la que no cuentan el resto de vehículos.

Además de estos artículos que hacen mención expresa a los VMP, también existen otros de aplicación por ser normas generales de conducción aplicables al resto de vehículos como el art. 13 (normas generales de conducción y prohibiciones), art. 14 (hace referencia a las bebidas alcohólicas y drogas). A nivel estatal podemos encontrar diversas instrucciones o resoluciones de la DGT, el RD 970/2020 de 10 de noviembre, que modifica el Reglamento General de Circulación. El Reglamento General de Vehículos y la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, que modifica la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

3.2.1.2. REGLAMENTOS

Los reglamentos que regulan el desarrollo de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad vial fueron recientemente modificados en relación a los VMP por el RD 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por RD 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el RD 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico. Mediante la entrada en vigor del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre se añade un apartado 4 al art. 38 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre en donde se establece que:

“Se prohíbe circular por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado con VMP. Asimismo, queda prohibida la circulación en túneles urbanos”. En el art 50 se regulan los límites de velocidad en vías interurbanas y travesías.

Con la entrada en vigor del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre vemos modificaciones en el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. Cabe mencionar al respecto la incorporación de las letras j) y k), del art. 3 con efectos de 2 de enero de 2021, por el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre en donde se establece que, los VMP tendrán que contar con un certificado de circulación y, se establecen los requisitos técnicos que los VMP deben cumplir para su circulación mediante un manual de características de los VMP siendo un documento elaborado por la Jefatura Central de Tráfico.

3.2.1.3. NORMATIVA DE LA DGT

Existen en vigor dos instrucciones de la DGT: la Instrucción 16/V-124, de 3 de noviembre de 2016, sobre vehículos de movilidad personal y la Instrucción 2019/S-149 TV-108, de 3 de diciembre de 2019 sobre aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos.

- Instrucción 16/V-124, de 3 de noviembre de 2016, sobre VMP

Esta primera instrucción ha servido a muchos ayuntamientos que empezaron a regular en este ámbito siguiendo sus directrices. Se trata de un documento creado en donde se hace una síntesis de la normativa vigente y recomendaciones a los ayuntamientos, pues, se les deja libertad para la regulación de cuestiones esenciales en este ámbito. Se pueden extraer ideas clave como en su artículo primero en el apartado b, referido a que los VMP tendrán la consideración de “vehículos”, de acuerdo con la definición que de los mismos establece el punto 6º del Anexo I 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. El citado punto entiende por vehículo *“El aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el art.2..”*.

En relación a lo establecido, a sensu contrario, se puede ver la imposibilidad de asimilarlos a la figura de peatón, y que, por tanto, no pueda hacerse uso de ellos en las aceras y espacios reservados a aquel. Sin embargo, se cita que esta imposibilidad quedaría exceptuada en aquellos casos en que la Autoridad Municipal habilite de modo expreso, como ordenación de zonas peatonales, la posibilidad de su uso en estos espacios (art. 7. 1ª a) y b) del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de Octubre. Por lo tanto, vemos como el legislador deja margen de actuación legislativa a las autoridades municipales sobre este tipo de imposibilidades.

También existe, por lo tanto, la imposibilidad de catalogarlos como vehículos de motor. Su configuración y exigencias técnicas no permiten obtener las homologaciones para ser considerados en el campo de aplicación de la reglamentación armonizada, a nivel europeo, en esta materia ni en el RD 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos a motor y sus remolques. Al no ser considerados como vehículos a motor se extraen consecuencias como la falta de exigencia de autorización administrativa para circular, un permiso o licencia para su conducción ni será obligatorio el aseguramiento de los mismos. (RD 1507, de 12 de septiembre (EDL 2008/143248), art.1º). Ahora bien, que los VMP no sean considerados vehículos a motor no significa que no sean objeto de denuncia si realizan alguna infracción mientras circulan, pero también es verdad, que al no considerarse vehículos a motor existe un riesgo a la hora de atribuir y exigir las responsabilidades oportunas por los daños que puedan generar. Es importante señalar al respecto, el principio de responsabilidad objetiva.

Este principio implica que, en caso de producirse una colisión, el usuario de VMP deberá responder tanto por los daños personales como los daños materiales que pueda causar, salvo que, se pruebe que no concurrió en el mismo culpa o negligencia alguna. En caso de que sí concurra dicha culpa o negligencia, el usuario de VMP deberá responder con su patrimonio personal para indemnizar los daños originados al perjudicado, por lo tanto, es, cuanto menos, recomendable la suscripción de algún tipo de seguro que cubra este tipo de accidentes que, como hemos visto con los datos ofrecidos, es muy probable que puedan suceder.

Aunque, esta Instrucción sobre VMP ha servido en gran parte como pauta para un regulación más homogénea y clara, vemos que, sigue dejando un amplio margen de regulación a las distintas ordenanzas municipales en este ámbito, lo que sigue provocando, una gran dispersión normativa y, un gran desconocimiento a los actores viales sobre sus derechos y obligaciones en el tránsito con este tipo de vehículos. Con la Directiva de la Unión Europea 2021/2118, y su transposición, se ha aprobado un anteproyecto de ley, para modificar la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor. A pesar de la necesidad de una normativa que unifique toda la existente, los conductores de los VMP son responsables de los daños que ocasionen, por lo que se aplica la responsabilidad civil extracontractual que deriva del art. 1902 CC o, en función de si corresponde, del art. 1903 CC.

- **Instrucción 2019/S-149 TV-108**

Es la segunda instrucción formulada por la DGT mediante el asunto de aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos. En ella se establece, entre otras cuestiones, los criterios a seguir para la formulación de denuncias y las sanciones a comportamientos de circulación que deben ser objeto de denuncia.

Entre los que podemos mencionar: La circulación por aceras y zonas peatonales con sanciones de 200€, aunque, sin perjuicio de los que puedan establecer las Ordenanzas Municipales en vías urbanas. Infracciones relativas a tasas de alcohol y presencia de drogas con sanción de hasta 1000€, estando obligados a someterse a su prueba. Con carácter general, se les aplican todas las obligaciones que la legislación de tráfico establece para los conductores de vehículos, excepto las previsiones expresas aplicables únicamente para los conductores de ciclos, ciclomotores o vehículos a motor, como puede ser, el uso del teléfono móvil con sanción de 200€, circular dos personas en un VMP (100€), uso de auriculares (200€), cascos y otros elementos de protección, circulación nocturna sin alumbrado ni prenda o elementos reflectantes (200€), paradas y estacionamientos, así como, infracciones cometidas por menores de edad.

3.2.1.4. RESPONSABILIDAD PENAL

- Responsabilidad del usuario de VMP o bicicleta

En los casos en que los conductores de VMP o bicicletas causen un accidente en su conducción, no estamos ante un delito contra la seguridad vial, pues, los delitos incluidos en el Capítulo IV del Título XVII del Libro II del Código Penal (EDL 1995/16398) exigen la intervención de “vehículo de motor o ciclomotor”. Por lo tanto, al no poder calificar a los VMP ni las bicicletas como tales vehículos no podrán utilizarse esta tipología penal contra los mismos. Ahora bien, está claro que los accidentes provocados por los mismos tendrán que tener alguna causa penal si producen estos efectos, aunque no se les puede aplicar la tipificación de vehículos a motor, sí es posible, aplicar la tipificación de los delitos de imprudencia a los que se refieren los arts. 142, 142 bis para casos de muerte, 152 y 152 bis del CP para casos de lesiones.

Tras la reforma mediante la Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar de accidente, se introduce el art. 142 bis. En base a este artículo, cuando el usuario de VMP colisione con un peatón y lo mate, habrá que valorar si se ha producido imprudencia grave o menos grave. A modo de ejemplo, si el usuario estaba bebido o circulaba por un espacio restringido por la ordenanza municipal en cuestión, podría tratarse de imprudencia grave y aplicarse pena de prisión. Si nos encontramos ante la comisión de una imprudencia leve, hay que acudir a la vía civil.

En el caso de las lesiones, es necesaria la valoración de, si en el hecho producido, existe imprudencia grave o menos grave. Tras la reforma del C.P. si un peatón es atropellado por un conductor de VMP y presenta la denuncia ante el juez de instrucción, será reconocido por el médico forense, pues, aunque se trate de una imprudencia menos grave y las lesiones se encuadren en el art. 147.1 , 149 y 150 CP, los hechos serían constitutivos de delito recogido en el art. 152.2 CP y será tramitado como delito leve ante el juez de instrucción, eso sí, con reconocimiento del médico forense. Antes de la citada reforma si era imprudencia menos grave debían existir lesiones de los art. 149 y 150 CP, no existiendo responsabilidad penal, sino sólo civil. Aunque, en el presente trabajo se está hablando sobre la responsabilidad civil, pues es el objeto de análisis y estudio, es importante, por otra parte, poner en contexto la responsabilidad penal.

Esto es así, porque en función del perjuicio creado, como puede ser, un atropello a un peatón con resultado de lesiones, si el que causa ese daño, socorre al atropellado y toma las precauciones necesarias, como podría ser, poner en conocimiento de la autoridad competente dicho accidente, esta acción podría exonerar de que el accidente pueda ser considerado por la vía penal

por no tomar estas acciones. Luego, en caso de que fuera tratado como una responsabilidad extracontractual por la vía civil podría entrar la cobertura del seguro de responsabilidad civil para indemnizar al atropellado (en caso de tenerlo contratado, claro), y a sensu contrario, en caso de no tomar estas acciones de auxilio al atropellado y, tomar otras, como puede ser, escapar del lugar que se ha producido el accidente, será castigado como imprudencia grave, no teniendo cabida ya en la vía civil, sino en la penal.

Por lo tanto, en este último caso el seguro de responsabilidad civil ya no podría efectuar ninguna cobertura, pues, la vía penal no se encuentra dentro de su ámbito por tratarse de un seguro de responsabilidad civil. Es muy importante resaltar estos matices para tener claro que, en caso de provocar un accidente con resultado de lesiones, se han de tener en cuenta muchas circunstancias para poder valorar como se ha producido el accidente y aquellas medidas que han tomado los involucrados para poder ser enjuiciado por una vía u otra.

3.2.1.5. ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE DENTRO DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE ELCHE

El ayuntamiento de Elche acordó sacar el 14/10/2022 a consulta pública dentro del procedimiento de aprobación la Ordenanza Municipal reguladora de la Movilidad Sostenible en el término municipal de Elche. Aunque esta ordenanza, a día de hoy, no se encuentra en vigor debido a la falta de acuerdo político sobre la misma. El objetivo es fomentar el uso del transporte alternativo con una regulación que garantice la seguridad de todos los usuarios, principalmente de los peatones respecto a los vehículos alternativos y la de estos respecto a los vehículos a motor. Este objetivo es el que señala la concejala. Permitiendo a los VMP el uso de todas las infraestructuras ciclistas del municipio, como carriles segregados, sendas y aceras bici.

La propuesta establece que, los usuarios de estos vehículos se podrán manejar desde los 15 años, no se les exigirá ni un seguro ni registro, aunque sí ficha y el uso del casco. Los VMP no podrán circular en ningún caso por vías peatonales, a diferencia de las bicicleteas, siempre que no existan aglomeraciones y se dejen 1,5 metros de distancia con los viandantes. Añade la edad mínima de uso que se equipara a la del ciclomotor, la posibilidad de transitar por todas las infraestructuras de tipo ciclista, la restricción de hacerlo en zonas peatonales y las actividades económicas turísticas. Sin embargo, los VMP deberán contar con un seguro de responsabilidad civil si transportan mercancías y el vehículo cuenta con las características habilitadas para ello.

Las empresas deberán de disponer de permiso municipal, en el que se fijará el recorrido de las rutas autorizadas, el horario de uso y las obligaciones y limitaciones para garantizar la seguridad de terceros y de sus usuarios. Los grupos turísticos no podrán rebasar la cantidad de 15 personas y deberán ser acompañados por un guía que conozca la red ciclista. A modo de resumen, estas son las principales características a destacar de la propuesta de la Ordenanza, que viene adecuada al RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

3.2.2. NORMATIVA DE BICICLETAS

3.2.2.1. LEY DE SEGURIDAD VIAL

La referencia expresa a la bicicleta la encontramos en los siguientes artículos de la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, aprobado por el RDL 6/2015, de 30 de octubre con su última actualización, publicada el 21/12/2021, en vigor a partir del 21/03/2022. A los efectos de la presente Ley, es importante destacar aquellos artículos susceptibles de ser valorados,

en caso de que, se produzca un accidente con la bicicleta y el seguro de responsabilidad civil pueda efectuar la correspondiente cobertura. Pues, en caso de sanciones administrativas o penales este tipo de seguro se encuentra fuera de dichos ámbitos. Los artículos de interés en relación al trabajo y la resolución de conflictos que puedan surgir entre las bicicletas y otros actores viales los podemos encontrar en el art. 17.1 , 20 y 20.1, 22.2, 25, 43 y 47.

3.2.2.2.REGLAMENTOS

Según lo establecido en el RD 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el RDL 339/1990, de 2 de marzo destacamos los siguientes artículos que hacen referencia expresa a las bicicletas: art. 20, 27.1 , 36, 38, 48, 64 y 118. El RD 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, hace referencia expresa a las bicicletas en el art.22.

3.2.2.3.ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE ELCHE

En su art. 20 de la Sección segunda del Capítulo primero del Título regula lo siguiente:

“1. Las bicicletas podrán circular por las aceras, andenes y paseos si tienen una vía ciclista especialmente reservada a esta finalidad, pero los peatones gozarán de preferencia de paso y la velocidad máxima será de 15 Km/h. A estos efectos se entiende por vía ciclista la zona reservada a circulación de bicicletas en los lugares señalados.

2. Si no circulan por los carriles reservados a bicicletas, lo harán por la calzada, tan cerca de la acera como sea posible, excepto donde haya carriles reservados a otros vehículos. En este

caso, circularán por el carril contiguo reservado. A éstos efectos se entiende por carril bici la zona reservada en la calzada para la circulación de bicicletas.

3. En las vías con diversas calzadas, circularán por los laterales.

4. En los parques públicos e islas de peatones, lo harán por las vías ciclistas. Si no hay, no excederán en su velocidad de la normal de un peatón, éstos gozarán de preferencia.

5. En los carriles reservados a bicicletas la velocidad máxima será de 30 Km/h.”

Acerca de la circulación de las bicicletas en coexistencia con los peatones, las bicicletas podrán circular por aceras y paseos de más de 5 metros de ancho si disponen de 3 metros de espacio libre, en caso de que no exista una vía ciclista, una calzada en zona con límite de velocidad 30 km/h (zona 30) o una vía señalizada específicamente, y excepto momentos de aglomeración de peatones. En estos casos, no podrán superar los 10 km/h y deberán evitar circular a menos de 1 metro de las fachadas, evitar maniobras que puedan afectar a la seguridad de los peatones y siempre con preferencia a los peatones. Existe una Ordenanza Municipal de Circulación de Elche reguladora y una guía ciclista para consultar las dudas. Son de interés los arts. comprendidos desde el 70 al 83 que se refieren expresamente a las bicicletas. Por último, se propone el cuadro de sanciones con base a los artículos mencionados siendo las multas desde los 60€ como infracción más leve hasta los 500€ consideradas infracciones muy graves.

En relación a la contratación de un seguro el art.82 de la presenta ordenanza establece lo siguiente: *“Será optativa la contratación de un seguro de responsabilidad civil que cubra los supuestos básicos de daños a terceros o superior con origen en la práctica del ciclismo o para usuarios de VMP”*.

4. RESULTADOS

4.1. DESARROLLO DE MEDIDAS DE PROTECCIÓN JURÍDICA Y DE APOYO A LOS USUARIOS DE VMP Y EL COLECTIVO CICLISTA

En la introducción del presente trabajo se menciona el interés de demostrar la necesidad de la obligatoriedad de un seguro obligatorio para los usuarios de VMP y el colectivo ciclista. Al haber mencionado los datos existentes relacionados con la siniestralidad, la dispersión normativa existente, la opinión popular sobre los usuarios de VMP y el colectivo ciclista, además de todo lo que los rodea, se puede empezar a justificar dicha necesidad.

La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial establece que los VMP y los usuarios de bicicletas son considerados vehículos, sin embargo, en la actualidad, a diferencia de los vehículos a motor no se les exige la contratación de un seguro obligatorio para resolver los posibles conflictos que puedan surgir mediante el uso de los mismos. La DGT los califica fuera del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) N°168/2013 y, por lo tanto, no se les exige un seguro obligatorio. Aunque, como hemos mencionado, el proyecto de Ley de Seguros de Automóvil aprobó la obligación del seguro para los usuarios de VMP pero no para los de las bicicletas, que previsiblemente, no entrará en vigor, al menos, hasta el año 2026.

Definido en el artículo primero de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro de la siguiente manera: *“El contrato de seguro es aquel por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta y otras prestaciones convenidas”*. Quien maneja un VMP o una bicicleta se expone, además de al riesgo físico que implica la conducción, a tener que asumir

responsabilidades que, puede ser probable, no esté listo para afrontar al no estar asegurado o, no estarlo al completo, de cara a responder de los daños que pueda causar. El servicio médico, bien sea público o privado, cubrirá el gasto del usuario de VMP o bicicleta que sufra como consecuencia de un accidente en el que resulte herido. La situación no es tan clara si quién maneja un VMP o bicicleta produce lesiones a un peatón, causa daños a la propiedad de un tercero, causa o interviene en un accidente automovilístico.

4.1.1. SUJETOS RESPONSABLES Y REGÍMENES DE RESPONSABILIDAD

4.1.1.1. RESPONSABILIDAD DEL USUARIO DE VMP Y/O PROPIETARIO DEL VMP O BICICLETA

Al no existir una regulación específica sobre la responsabilidad civil derivada de la utilización de un VMP o bicicleta en general, por lo que, a modo de ejemplo, un usuario de VMP atropella a un peatón causándole lesiones, entra en acción su responsabilidad civil extracontractual o Aquiliana amparada en los arts. 1902 y 1903 del CC.

Art. 1902 del CC: “El que por acción u omisión causa daño a otro interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”. Se aplicará este artículo cuando se trate de casos de responsabilidad realizados por hecho propio, pues quien maneja el VMP es responsable de sus actos u omisiones respondiendo con su patrimonio por el daño causado.

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”.

Se aplicará este artículo cuando se trate de casos de responsabilidad realizados por hechos ajenos, respondiendo otros de los actos u omisiones del usuario de VMP, bien sean, los padres por

los hijos bajo su guarda, los tutores por los menores bajo su autoridad y que convivan con ellos, los curadores por la persona a quién prestan apoyo y que convivan con ella, los dueños o directores de empresa por sus empleados, los titulares de centros docentes de enseñanza por sus alumnos menores de edad en los períodos bajo control o vigilancia del profesorado. Es importante resaltar al respecto el último párrafo de este artículo que expone: *“La responsabilidad de que trata este artículo cesará cuando las personas en él mencionadas prueben que emplearon toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño”*. Cuando se produce el accidente que hemos mencionado de un usuario de VMP o bicicleta al atropellar a un peatón y causa lesiones, la víctima que, en este caso es el peatón, podrá ejercer la acción “Aquiliana” contra el causante del daño o contra quienes deban responder por el mismo.

Para que prospere la acción de responsabilidad extracontractual, ya sea un supuesto del art. 1902 o 1903 CC, será necesario la concurrencia de los siguientes elementos: Un hecho, acción u omisión, que sea constitutivo de una conducta ilícita que pueda ser imputable al usuario de VMP o bicicleta. La antijuricidad de la conducta ilícita por un incumplimiento de la normativa aplicable. La culpa o negligencia del usuario de VMP o bicicleta, un resultado lesivo o un daño que sea susceptible de resarcimiento por su causante, la relación causal entre la conducta ilícita y el daño, de tal manera que, el usuario de VMP o bicicleta es responsable de indemnizar por el daño.

Además de estas reclamaciones en base a los arts. 1902 y 1903 CC, según sean aplicables, en caso de existir un seguro contratado en relación a dicho VMP o bicicleta se podrá demandar igualmente a la entidad aseguradora en base a los arts. 18, 19, 20 y 76 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (en adelante, “LCS”), reconociendo la entidad aseguradora la acción directa del perjudicado para reclamarle dicha obligación de indemnizar.

4.1.1.2. RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA DE ALQUILER DE UN VMP O BICICLETA

En caso de producirse un accidente con un VMP o bicicleta en régimen de alquiler, se podrá interponer una reclamación contra la empresa que lo ha alquilado y/o contra su aseguradora en caso de resultar responsables del accidente, bien sea, por el estado del VMP o bicicleta alquilada u otros motivos que puedan ser imputables. Este supuesto se trataría de un responsabilidad contractual debido al servicio de alquiler contratado, respondiendo de los daños personales y/o materiales la empresa de alquiler y/o su aseguradora en caso de poder atribuirles la responsabilidad del accidente. En esta caso, entra en juego el art. 1101 CC que establece lo siguiente: *“Quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieran en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contraviniera al tenor de aquéllas”* De esta manera, es de obligación la existencia de un seguro al tener por parte de la empresa que tiene un uso lucrativo. Este tipo de seguros pueden cubrir tanto daños a terceros como los sufridos por el conductor mediante el uso del VMP en alquiler.

4.1.1.3. RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR O PROPIETARIO DEL VEHÍCULO A MOTOR

Al usuario de un VMP o bicicleta no le es de aplicación este régimen de vehículos a motor, pues, como se ha explicado, se considera sólo “vehículos”, resultando de aplicación la responsabilidad civil extracontractual del art. 1902 y 1903 del CC. Por lo tanto, si al usuario de VMP o bicicleta se le puede atribuir culpabilidad del accidente con el vehículo a motor será necesario determinar si se trata de un supuesto con culpa exclusiva de la víctima, con regulación en el art. 1.1 apartado 2º del TRLRCSCVM, o de concurrencia de culpas, regulado en el art. 1.2. del TRLRCSCVM.

Según la jurisprudencia para poder aplicar la culpa exclusiva del perjudicado se necesita que la única culpa sea la del mismo y la irreprochabilidad de la conducta del conductor del vehículo a motor. Luego, no basta únicamente con que actuará con diligencia, ya que se exige, que su conducta fuera la más oportuna para impedir la transformación en daño del peligro inminente que se hubiera originado por culpa ajena. En el caso de aplicación del art. 1.2 del TRLRCSCVM se estableció una doctrina sobre la concurrencia de culpas mediante las STS 201/2014 de 14 de abril y STS 490/2018, de 12 de julio. No siendo de aplicación la moderación de responsabilidad y el reparto de indemnización por daños cuando contribuyen a la producción del daño dos conductas.

4.1.1.4. RESPONSABILIDAD DEL VENDEDOR DEL VMP O BICICLETA EN ESTADO DEFECTUOSO

En caso de producirse un accidente por un defecto de fabricación de un VMP o bicicleta y, el propietario o un tercero resultan heridos debido a ese motivo, será necesario determinar quién será el responsable de indemnizar los daños sufridos. La fabricación y comercialización de los VMP deberá de adecuarse al manual de características de los VMP elaborado por la Jefatura Central de Tráfico. Por lo tanto, si la fabricación y comercialización se ajusta al manual, habrá que valorar el problema detectado en el VMP y estimar si realmente es un defecto de fabrica o fue producido por el mal uso del propietario para estimar las responsabilidades oportunas al efecto.

En caso de que la responsabilidad sea la del vendedor del VMP de acuerdo con el art. 114 del RDL 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 (en adelante, la “LGDCU”) y otras leyes que son complementarias, el propietario del VMP tendrá derecho a:

- Ser indemnizado por los daños sufridos y perjuicios como consecuencia de un producto vendido en estado defectuoso, en base a los arts. 8, 9, 117, 128 y 129 de la LGDCU.

- El consumidor del VMP también ha de recibir la información acerca de las instrucciones e indicaciones para que se haga un uso adecuado del vehículo, además de las advertencias y los riesgos que puedan prever. A este efecto es de aplicación el art. 18 de la LGDCU.

- A la reparación o sustitución del VMP en base a lo dispuesto en el art. 119 y el art. 121 de la LGDCU.

4.1.2. SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PARA USUARIOS DE VMP Y EL COLECTIVO CICLISTA

Según el C.C., tanto un particular como una empresa, pueden causar daños a un tercero, estando obligados a repararlos. El riesgo de este tipo de contingencias es bastante elevado en base a los datos que hemos ido expuesto, por lo tanto, la cantidad de indemnización a los afectados varía en cada caso. Para poder hacer frente a este tipo de gastos, sería muy recomendable el contar con un seguro de responsabilidad civil u otro similar que pueda cubrir los conflictos surgidos. Por lo tanto, la exigencia al causante del daño suele ser una indemnización económica o, en caso de disconformidades, un posterior enfrentamiento judicial, lo que puede significar en ambos casos un notable desembolso de dinero que altere notablemente o ponga en peligro el patrimonio personal o la viabilidad empresarial. El seguro de responsabilidad civil suele estar incluido para los particulares en la mayoría de las pólizas contratadas mediante el seguro del hogar.

Ahora bien, aunque esté incluido, no suele indicar que estes cubierto o, lo estes al completo, en caso de algún conflicto que se pueda generar tras el uso de un VMP o de una bicicleta. Es muy

importante saber cuáles son las posibles coberturas contratadas de este tipo de seguro y aquellas excepciones o matizaciones del mismo. Algunas de sus pólizas, dentro de sus cláusulas, incorporan coberturas de responsabilidad civil que, producido el posible conflicto, pueden cubrir los daños a terceros por un accidente producido con un VMP o bicicleta. En este caso, estamos hablando de responsabilidad civil familiar y no todas las pólizas de seguros del hogar las incorporan. Es importante resaltar que la responsabilidad civil de la vivienda es distinta a la que afecta a los VMP y bicicletas mediante su uso, es decir, se han de revisar las coberturas contratadas en la póliza del hogar y revisar si se tiene contratada la cobertura de “Responsabilidad Civil Familiar”, pues no es la misma que la Responsabilidad Civil general, que hace referencia a la vivienda y los daños que se deriven de ésta. Además de ello, se ha de comprobar que la misma no cuenta con ningún tipo de exclusión respecto a los VMP o bicicletas.

La póliza de responsabilidad civil familiar en el seguro del hogar cubre aquellos daños que causa el asegurado en la condición de cabeza de familia y de aquellas personas de las que legalmente debe responder. Esto significa que, en el caso de que un hijo menor de edad que resida en el núcleo familiar causara daños con su VMP o bicicleta a terceros, la compañía aseguradora debería responder por esos daños al considerarse el VMP y la bicicleta como parte del contenido de la casa asegurada. Es posible que el seguro del hogar cuente con determinadas exclusiones.

Suelen existir exclusiones, como puede ser que, la póliza solo dé cobertura a los miembros de familia que sean mayores de edad y, tendrán que coincidir, tomador y el asegurado con el propietario y el conductor. Es decir, si existe un hijo mayor de edad y, tiene un accidente con un VMP o bicicleta, no tendría esa cobertura. Otro de los posibles casos excluidos es el ir con un acompañante, en este caso, sólo se cubrirán los daños a terceros pero no a más ocupantes.

Como se ha visto en el ámbito normativo, no se exige a nivel estatal en la actualidad un seguro obligatorio para los usuarios de VMP y de bicicletas, pero se deja margen a los distintos municipios españoles mediante las respectivas ordenanzas municipales para poder exigir la obligatoriedad del mismo. Por ello, distintos municipios españoles mediante sus ordenanzas han establecido la obligatoriedad de un seguro para utilizar este tipo de vehículos.

Son 14 ciudades en la actualidad, en donde, el seguro de responsabilidad civil para VPM es obligatorio. Estas ciudades exigen tener un seguro específico para poder transitar con este tipo de vehículos, pues, el no tenerlo, puede suponer una sanción de hasta 500€ en función de la ordenanza municipal reguladora. Gandía ha sido la primera ciudad española en enero de 2019 en obligar a los usuarios de patinete, mayores de 16 años, a contratar un seguro de Responsabilidad Civil. En agosto del 2019 le siguió Benidorm, obligando a los usuarios de patinetes eléctricos a ir con casco y tener un seguro de responsabilidad civil. Palencia en febrero de 2020 mediante ordenanza municipal ordena a los VMP a contar con un seguro de Responsabilidad Civil y usar chaleco en horario nocturno o en circunstancias de baja visibilidad, así como hacer uso del casco, de manera obligatoria, a los menores de 16 años. En Menorca, solo se exige obligatoriamente un seguro en Mahón, Es Castell y Sant Lluís. En Madrid capital, Alicante y en Barcelona, el seguro de VMP solo es obligatorio si el VMP se utiliza para una actividad comercial. Sin embargo, algunos municipios de Madrid, como Pozuelo de Alarcón y Majadahonda sí que obligan el contrato de un seguro de Responsabilidad Civil a todos los VMP, aunque sean de uso privado. Por último, ciudades como Valencia, Bilbao o Córdoba se han sumado a este tipo de obligaciones.

Como vemos, cada vez son más municipios los que se suman a la iniciativa de instaurar la obligatoriedad de un seguro obligatorio para el uso de este tipo de vehículos. Previsiblemente, al

haberse aprobado el proyecto de Ley de Seguros de Automóvil serán más las ciudades que se adelanten a implantar la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil para los VMP de acuerdo al proyecto mencionado. Ahora bien, la exigencia de contratar un seguro de responsabilidad civil obligatorio implica un gasto añadido para el uso de este tipo de vehículos que no todos pueden estar dispuestos a soportar, provocando con ello, un mayor desinterés en su compra. Aunque, es muy conveniente la contratación de un seguro de responsabilidad civil u similar para este tipo de vehículos con todas las variaciones de cobertura posibles para obtener la máxima protección en caso de que se produzca el hecho objeto de protección.

Se va a realizar un sondeo de la oferta actual que existe en el mercado en relación a la contratación de este tipo de seguro y su variaciones en función de las posibles coberturas que se contraten. Se realizará un análisis de dos entidades importantes en nuestro país que ofertan este tipo de seguros, con el objetivo de poder valorar los precios, condiciones, exclusiones ofrecidas, entre otras variaciones. Al analizar a estas entidades podremos ver la línea tendente de las demás entidades del mercado en relación sobre todo a condiciones, exclusiones y precios ofrecidos en relación a este tipo de seguro.

4.1.2.1.ZURICH:

El precio de la cobertura varía en función de la edad del asegurado y el código postal de residencia. Este ejemplo se ha realizado para la edad de 24 años y código postal 03201 perteneciente al municipio de Elche (Alicante).

- Cobertura básica: 21,92€/precio anual, 1,83€ mensuales

- Responsabilidad civil: Hasta 150.000€ si se tiene un accidente de circulación y otras personas y/o objetos resultan dañados por culpa del asegurado.

- Protección jurídica: 1500€ si se elige un abogado propio y sin límite gasto si la compañía te asigna uno suyo.

▪ Todas las coberturas incluidas: 101,36€/ precio anual. 8,45€ mensuales.

- Responsabilidad civil: Hasta 300.000€ si se tiene un accidente de circulación y otras personas y/o objetos resultan dañados por culpa del asegurado.

- Protección jurídica: 1500€ si se elige un abogado propio y sin límite gasto si la compañía te asigna uno suyo.

◇ Accidentes del conductor:

- Gastos médicos por accidente de circulación: hasta 2000€. Los gastos por hospitalización se limitan a un máximo de 365 días y hasta el capital asegurado.

- Incapacidad permanente por accidente de circulación: Hasta 6000€. Se diferencia entre incapacidad permanente total con el 100% del capital asegurado e incapacidad permanente parcial con distintos porcentajes en función del grado de incapacidad fijado. Por ejemplo, sus bases fijan un 60% para el caso de un pérdida o inutilización total del brazo o la mano derecha y sin embargo tan sólo un 9% para el caso de pérdida o inutilización total del tercer dedo de la mano izquierda.

- Fallecimiento por accidente de circulación: Hasta 6000€ para la familia o herederos.

◇ Asistencia al conductor y al vehículo:

- Traslado o repatriación sanitaria de heridos y enfermos al hospital más cercano.

- Desplazamiento de un familiar en caso de hospitalización de más de 10 días: Billete ida y vuelta de un familiar.

- Convalecencia hotel que imposibilite volver a casa mediante prescripción médica: Gastos de hotel (72€ diarios hasta 10 días).

- Repatriación o transporte del asegurado fallecido a España: Gastos de transporte cubiertos.

- Reparación de urgencia en carretera: Hasta 100€ gastos de desplazamiento de un técnico y mano de obra.

- Rescate y salvamento del vehículo: Lugares de fácil acceso hasta 600€.

- Traslado por accidente o avería: Hasta 100 km desde el lugar del incidente y 150€ de gastos de traslado al taller.

- Gastos de transporte del asegurado para recoger el vehículo averiado.

- Envío de piezas de recambio para reparar el vehículo: Gastos de transporte, siempre que estén en España y se sigan fabricando.

Prestación a los Asegurados por inmovilización del vehículo a causa de accidente o avería o en caso de robo: Si dura más de 2 horas, se cubre los gastos de hotel hasta 75€ diarios y hasta 150€ por siniestro. En caso de robo. Si no aparece a los 5 días siguientes de la denuncia, se cubre exactamente lo mismo.

Daños accidentales al vehículo: Daños directos sufridos hasta 500€ con franquicia del 20%. Pudiendo declarar como máximos 2 siniestros al año.

Robo del vehículo: Cobro del coste del mismo siempre y cuando éste estuviese atado a un objeto fijo con un candado homologado con seguridad igual o superior a 6. Como máximo 1 siniestro al año y, al reportarlo, se tendrá que presentar la denuncia.

Dentro de las condiciones generales del contrato de seguro ofrecido por la entidad Zúrich encontramos los riesgos no cubiertos para todas las garantías:

- Cualquier daño ocurrido a bienes que en el momento del siniestro debieran estar cubiertos por un seguro obligatorio, en virtud de cualquier ley, reglamento u ordenanza.
- Los VMP, bicicletas eléctricas (L1e-A “ciclos de motor”) y bicicletas eléctricas potentes-motocicletas (L1e-B “ciclomotor de dos ruedas”) que superen la velocidad máxima de 25km/h, peso superior a 50kg, y capacidad para más de 1 persona.
- Los daños, lesiones y/o perjuicios a terceros que se produzcan por el vehículo objeto del seguro cuando el mismo circule por lugares y zonas donde no esté autorizado su uso y circulación por las diferentes normativas u ordenanzas.
- Los daños, lesiones y/o perjuicios a terceros que se produzcan por incumplimiento de las normas y demás legislaciones, tanto de carácter estatal como autonómico u ordenanzas municipales, que regulen la circulación del vehículo objeto del seguro y que le sean de aplicación.
- Los daños, lesiones y/o perjuicios a terceros que se produzca cuando se ha rebasado el límite máximo de velocidad autorizado por la autoridad competente, para la utilización y uso del vehículo objeto del seguro.
- Avería interna del objeto asegurado de cualquier tipo, salvo que esté causada por un hecho externo accidental cubierto.
- Cualquier daño estético o que no impida el funcionamiento del objeto como arañazos, raspaduras, falta de pintura y ralladuras.

- Los daños consecuencia del uso y desgaste propios del objeto como la acción del sol, la humedad, oxidación o corrosión.
- Los daños, defectos o vicios ya existentes en objeto al contratar el seguro, así como, aquellos de los que deba responder el fabricante o distribuidor.
- Los daños y perjuicios, responsabilidades, reclamaciones, costes y gastos de cualquier naturaleza causados por cualquier ciber siniestro, ciberataque o ciber incidente a través de programas o aplicaciones maliciosas o por dispositivos de almacenamiento externos o virus informático.
- Los daños, lesiones y/o perjuicios a terceros de cualquier clase ocasionados a consecuencia de la manipulación, trabajos u operaciones de reparación, restauración o modificación realizadas al vehículo asegurado, por personas no autorizadas por el fabricante.
- Cualquier perjuicio o pérdida financiera sufrida durante o tras la reparación.
- Los siniestros debidos a dolo o culpa grave por tu parte o cualquier persona autorizada por el contratante para hacer uso del objeto asegurado, así como los accidentes causados mientras se cometía un delito intencionado.
- El extravió o simple desaparición del objeto asegurado, así como el atraco.
- Los daños, lesiones y/o perjuicios a terceros de cualquier clase derivados de la participación en competiciones deportivas, oficiales o privadas, así como en entrenamientos, pruebas, apuestas, carreras y concursos.

- Los daños, lesiones y/o perjuicios a terceros que causen durante el ejercicio acrobático o espectáculo de habilidad o exhibición o en pruebas de la modalidad de Freestyle u otras, tanto en entrenamientos como en competiciones no oficiales.
- Los daños, lesiones y/o perjuicios a terceros mientras el vehículo se encuentre en situación de robo, pérdida, hurto, desaparición, expoliación y/o extravió.
- Los daños, lesiones y/o perjuicios sufridos por las personas o cosas transportadas en el objeto asegurado.
- Los daños, lesiones y/o perjuicios de cualquier clase derivados del uso del objeto para fines comerciales.
- Los daños dinerarios que puedan sufrir terceros, cuando no sean consecuencia directa de una lesión corporal o daño material cubierto por esta póliza.

Además de estas exclusiones, se encuentran sujetos a condicionado en la suscripción de la póliza, lo siguiente:

- Reposición del equipaje, ropa y efectos personales dañados por el accidente de circulación.
- Las multas, sanciones o penalizaciones de cualquier clase o naturaleza y las consecuencias de su impago.
- Los daños, lesiones y/o perjuicios que causen circulando bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes o análogas.
- Los accesorios, incluido el software que no forme parte del objeto original instalado por el fabricante, así como cualquier modificación técnica que hayas realizado.

- No quedan cubiertos con carácter general para todas las garantías, los siniestros ocurridos a causa de conflictos armados, guerra civil o internacional, hechos o actuaciones de las fuerzas armadas o de las fuerzas y cuerpos de seguridad en tiempo de paz, rebeliones, levantamientos populares o militares, actos terroristas, motines y tumultos populares, sin perjuicio de que estos pudieran estar cubiertos por el Consorcio de Compensación de Seguros.
- Los siniestros derivados de hechos extraordinarios como ionización, radiación o contaminación nuclear.
- El uso lucrativo del objeto asegurado de cualquier tipo.
- La circulación por caminos fuera de carretera que sean de difícil acceso y que imposibiliten el rescate, la práctica de actividades extremas o de deportes de riesgo.
- Los accidentes o las averías sobrevenidos en la práctica de competiciones deportivas, oficiales o privadas, así como en entrenamientos, pruebas y apuestas.
- Los gastos de hotel y restaurante, de taxis, de gasolina, de objetos personales o de accesorios incorporados al vehículo.
- Las pérdidas por sustracciones de equipajes y de material.
- Los rescates en zonas con imposibilidad de acceso con un vehículo motorizado.
- Los siniestros ocurridos como consecuencia de riesgos opcionales o modalidades de cobertura que no hayan sido suscritos.
- La detención o el arresto por cualquier ramificación de un gobierno reconocido.

- Los siniestros que deban ser amparados por el consorcio de compensación de seguro según su normativa propia.
- La contaminación, así como las reclamaciones por responsabilidad medioambiental basada en la ley 26/2007, de 23 de octubre, de responsabilidad civil medioambiental y normativa de desarrollo que fuera exigida o exigible por parte de la administración pública.

Riesgos NO cubiertos para la garantía de accidentes personales:

- Los accidentes causados por trastornos mentales o alteración de la conciencia, apoplejías, ataques de calambres que afecten a todo el cuerpo, así como trastornos patológicos como consecuencia de reacciones psíquicas.
- El suicidio o intento de suicidio por tu parte, así como las lesiones intencionadas.
- Las epidemias o enfermedades infecciosas de aparición repentina y propagación rápida en la población, pandemia, cuarentena, polución o contaminación, y catástrofes naturales.
- Los gastos médicos como consecuencia de una enfermedad sobrevenida durante el uso del vehículo de movilidad.
- Gastos no sanitarios, derivados de la estancia en hospitales o centros asistenciales.
- Daños en prótesis preexistentes o en aparatos de visión o audición.
- Adquisición de gafas, lentillas y otros aparatos correctores de la visión o audición, u ortopédicos.
- Adquisición de prótesis dentales, o la sustitución o implantación de piezas dentales.

- Hospitalización a consecuencia de practicar una cirugía plástica reparadora o estética o cualquier tipo de tratamiento estético.
- No tendrán la consideración de accidente, a efectos del seguro, los infartos o episodios coronarios o cardiovasculares o cerebrovasculares o cualquier lesión en el músculo del corazón que provoque una interrupción en el flujo de sangre.
- Los accidentes provocados por ataques al corazón
- Las dolencias o enfermedades preexistentes o padecimientos crónicos sufridos con anterioridad al inicio del viaje con el vehículo, y sus complicaciones y recaídas.
- Los tratamientos estéticos y el suministro o reposición de audífonos, lentillas, gafas, ortesis y prótesis en general, así como los gastos producidos por partos o embarazos, salvo complicaciones imprevisibles en los 6 primeros meses, y cualquier tipo de enfermedad mental.
- Cualquier tipo de gasto médico o farmacéutico inferior a 9 Euros
- Cualquier tipo de enfermedad preexistente en el momento del accidente.

4.1.2.2.MAPFRE

El contrato firmado por MAPFRE se rige por lo establecido en sus condiciones generales, particulares y especiales y, salvo pacto en contrario que resulte más beneficioso para el asegurado, por la LCS 50/1980, de 8 de octubre y demás legislación aplicable. El tomador del seguro, mediante la firma de las condiciones particulares del seguro, acepta específicamente las cláusulas limitativas de los derechos del asegurado entre las que podemos destacar en su art. 5 las exclusiones, además de otras especificadas en el contrato.

El presupuesto más completo ofrecido por MAPFRE en relación al seguro para bicicletas es de una prima anual de 110,64€ que cuenta con una protección básica, daños materiales y daños personales del asegurado. Este precio viene ajustado para una persona de 24 años, pues el precio se ajusta a las características y circunstancias del asegurado.

Entre las coberturas básicas encontramos:

- Responsabilidad civil: Hasta 300,510€. La aseguradora cubre, hasta el límite de la suma asegurada pactada en las condiciones particulares por siniestro, el pago de las indemnizaciones de las que el asegurado en su condición de ciclista no profesional, pudiera resultar civilmente responsable, conforme a derecho, por daños corporales o materiales y perjuicios ocasionados a terceros, así como los costes judiciales y gastos que le pudieran ser impuestos, siempre y cuando tales responsabilidades se deriven de los supuestos previstos en la cobertura y sean consecuencia de actos u omisiones, de carácter culposo o negligente, que le pudieran ser imputables en base a los mismos y, revisión de las exclusiones que se comprenden en la cobertura que se han de revisar por el tomador del seguro para ver si se ajustan a sus necesidades.
- Defensa jurídica: Hasta 3.000€. Se garantiza, hasta el límite pactado en las condiciones particulares de la póliza, el pago de los gastos en que pueda incurrir el asegurado como consecuencia de su intervención, como parte en el procedimiento en nombre propio o de cualquiera que ostente la condición de asegurado en la póliza, en un procedimiento judicial, administrativo o arbitral, de los previstos expresamente en este artículo, o la prestación de los servicios necesarios de asistencia jurídica, judicial y extrajudicial, derivados de un mismo accidente

cuando el asegurado intervenga como ciclista no profesional. Todo ello, con revisión de las exclusiones que se comprenden en la cobertura que se han de revisar por el tomador del seguro para ver si se ajustan a sus necesidades.

- Asistencia en viaje: La aseguradora cubre las prestaciones cuando durante un desplazamiento con la bicicleta, se produzca una contingencia que impida la continuación del viaje. La duración máxima cubierta será de sesenta días, pues no ampara, por tanto, las asistencias solicitadas por hechos ocurridos durante los primeros 60 días de viajes que tenga prevista una duración superior. Todo ello, con revisión de las exclusiones que se comprenden en la cobertura que se han de revisar por el tomador del seguro para ver si se ajustan a sus necesidades.
- Orientación médica telefónica: La aseguradora facilitará al asegurado un servicio especializado de orientación médica telefónica durante las 24 horas, 365 días al año, para todas aquellas dudas, consultas o problemas que el formule el asegurado relacionadas con la salud del ciclista asegurado. Todo ello, con revisión de las exclusiones que se comprenden en esta cobertura que se han de revisar por el tomador del seguro para ver si se ajustan a sus necesidades.

Entre las coberturas de accidentes del ciclista:

- Muerte por accidente: Hasta 6000€
- Invalidez permanente por accidente: Hasta 12.000€. Tendrá tal consideración la pérdida anatómica o impotencia funcional permanente de miembros u órganos que sufra el asegurado como consecuencia de un accidente durante la práctica no

profesional del ciclismo. El importe de la indemnización se fijará mediante la aplicación, sobre la suma asegurada, de los porcentajes establecidos en el baremo de lesiones de la garantía. Para la determinación de dichos porcentajes no se tendrán en cuenta la profesión y edad del Asegurado, ni ningún otro factor ajeno al baremo.

- Gastos hospitalarios: 20€/día con máximo de 90 días/año. La aseguradora se obliga al pago de 20 euros diarios y hasta un máximo de 90 días al año si, como consecuencia de un accidente durante la práctica no profesional del ciclismo, el asegurado tuviera que ser ingresado en un hospital para ser sometido a una intervención quirúrgica.
- Cirugía reparadora por accidente: Hasta 4.500€/siniestro. La aseguradora indemnizará al asegurado por los gastos médicos, honorarios profesionales, estancia y manutención originados en cirugía reparadora, hasta un límite por siniestro de 4.500 euros, si a consecuencia de un accidente durante la práctica no profesional del ciclismo resulta dañada o deformada la superficie corporal del asegurado de forma que después del tratamiento médico a que haya sido sometido quede menoscabo o deformado su aspecto físico de forma permanente y si el asegurado decide someterse a una operación a fin de corregir el mencionado defecto. Será necesario que la operación y tratamiento se realice dentro del año siguiente de la alta médica del asegurado y como máximo antes de los tres siguientes a la fecha del accidente, salvo que no se conviniere por parte de la aseguradora al asegurado la oportunidad o necesidad de su tratamiento.

Entre las coberturas de daños materiales a la bicicleta:

- Daños a la bicicleta por accidente:
 - o En caso de pérdida total de la bicicleta:
 - El valor de nuevo de la bicicleta, si el siniestro se produce durante los cuatro primeros años siguientes a la fecha de la primera adquisición después de su salida de fábrica
 - El valor real de la bicicleta, si el siniestro se produce en el quinto año y sucesivos a la fecha de la primera adquisición después de su salida de fábrica, aplicando sobre el valor de nuevo un porcentaje de depreciación de un 10% anual por antigüedad, uso u obsolescencia.
 - o En caso de que no sea pérdida total de la bicicleta, con arreglo al coste de los materiales a sustituir y de la mano de obra de reparación o sustitución del servicio técnico autorizado.
 - o Asumiendo el asegurado, un cargo de franquicia de un 10 por ciento del importe de la reparación o indemnización con un mínimo de 100€.
- Robo: Sustracción de la bicicleta completa y la pérdida total a causa de los daños que se produzcan en la bicicleta asegurada durante el tiempo en que, como consecuencia de la sustracción, se halle en poder de terceros. El hurto y la apropiación indebida estarán asegurados hasta un máximo de 150€ por siniestro.

Todas las coberturas expuestas ofrecidas por la entidad aseguradora se encuentran sometidas a una serie de límites y exclusiones a tener muy en cuenta por el tomador del seguro.

Estos límites o exclusiones pueden evadir o minar la responsabilidad de la entidad a la hora de responder de las indemnizaciones que puedan ser causadas o en las que se vea involucrado el tomador del seguro o asegurado. En el documento de condiciones generales elaborado por MAPFRE encontramos una serie de exclusiones en sus art. 5, 26.3, 27.2, 28.3, 30.3, 31.4 y 32.2. Al haber analizado la oferta actual de estas dos compañías importantes en el sector de los seguros, se puede decir que, es muy importante contratar alguna modalidad de este tipo de seguros si se cuenta con un VMP o bicicleta y se suele hacer uso de los mismos. Las múltiples variedades de coberturas que ofrecen reflejan la complejidad que se puede ocasionar en caso de accidente. Existen muchas variedades en las compañías aseguradoras, ya sea, por el precio, coberturas, exclusiones, límites fijados, entre otras. Por estas razones, es muy importante concretar de la mejor manera posible todas estas variables para ajustarlas lo mejor posible a las necesidades que solicite el cliente y prestaciones económicas.

La cobertura básica ofrecida por la mayoría de las compañías aseguradoras en esta modalidad suele ser la más económica y normalmente incluye la cobertura de: Responsabilidad civil: Entre 150.000€ - 300.000€ y defensa jurídica con elección de abogado por la compañía aseguradora o un límite de hasta 1500€ en caso de propia elección del cliente. Este tipo de cobertura muchas veces suele estar también incluida si se cuenta con un seguro del hogar, pero es importante tener en cuenta la inclusión de VMP o bicicletas, pues la mayoría de las pólizas no contemplan este tipo de coberturas a estos vehículos. Hay que resaltar la importancia que tiene el conocimiento por parte del suscriptor del seguro de las condiciones que componen la póliza, pues, aunque se cuente con una cobertura de responsabilidad civil y se tenga un accidente del que se deba responder civilmente, habría que determinar si la forma de ocurrencia del mismo es susceptible de responsabilidad alguna de la entidad aseguradora o se encuentra dentro de alguna

exclusión o limitación de la misma, en donde, el único responsable de resarcir los daños causados en caso de que se declare su culpabilidad será el mismo.

4.2. PROBLEMÁTICA GENERADA POR LA FALTA DE UN SEGURO OBLIGATORIO PARA LOS USUARIOS DE VMP Y EL COLECTIVO CICLISTA

Es importante considerar la necesidad de fijar el aseguramiento obligatorio, no sólo para los VMP como se ha realizado con el proyecto de Ley de Seguros de Automóvil aprobado el 28 de mayo de 2024, sino también, para los usuarios de la bicicleta que, como hemos visto mediante datos, pueden ser generadores de responsabilidades al igual que el resto de actores viales a los que si se les exige un seguro obligatorio. La suscripción de un seguro viene dada por la “creación de un estado de riesgo” por la actividad desarrollada y, en la circulación de los VMP y el colectivo ciclista existe ese riesgo mencionado en base a dos premisas:

- Circulan por calzadas cuando no son considerados vehículos a motor, creando un riesgo a sí mismos y al resto de usuarios que transitan con ellos, pues tienen que, esquivarles generando esa situación de riesgo. Ese riesgo determina que, estamos ante una responsabilidad objetiva donde existe un riesgo acreditado.
- Al circular por las aceras, si la autoridad municipal lo permite, supone el generar un riesgo para los peatones. Nos encontramos ante una necesidad de determinación homogénea de los lugares por donde pueden circular los VMP y bicicletas con el fin de no encontrar esta disparidad regulatoria que produce un gran desconcierto normativo para los usuarios de estos vehículos y los demás actores de la circulación.

La normativa sigue siendo escasa y contradictoria o con vacíos legales. A modo de ejemplo, el Real Decreto 970/2020 refleja que los VMP no tienen la obligatoriedad de un seguro en la actualidad, pero otras ordenanzas municipales determinan que sí es obligatorio.

4.2.2. TRATAMIENTO JURISPRUDENCIAL

Se va a realizar un análisis de diversas sentencias relevantes y actuales sobre distintos conflictos surgidos como consecuencia de la circulación de VMP y bicicletas. Este análisis tendrá como objetivo poder tener un enfoque más claro sobre la línea jurisprudencial que se suele seguir para resolver los distintos litigios que se presentan al efecto. Además, se hará una justificación de la necesidad de contratación de un seguro de responsabilidad civil u similar para contar con las coberturas suficientes y el apoyo jurídico que se necesita con la suscripción de este tipo de seguro, en caso de producirse algún tipo de accidente del que se exija responsabilidad o una protección jurídica para poder emprender las acciones legales pertinentes de defensa.

- SENTENCIAS SOBRE MENORES DE EDAD USUARIOS DE VMP O BICICLETA

SENTENCIA CIVIL N.º 191/2020 de Audiencia Provincial de Málaga, Sección 4, Rec 77/2019 de 30 de Abril de 2020: Como hechos probados se dictó que, fueron los menores de edad quienes con su acción de circular con un VMP, dieron lugar a lesiones padecidas por la demandante, y por aplicación del art. 1903 del CC y del criterio jurisprudencial, se declaró la responsabilidad de la madre de la menor y, la responsabilidad de la madre del otro menor (que se encontraba ejerciendo la guarda y custodia en la fecha que ocurrieron los hechos).

Quedando probado que la madre del menor no estaba en el momento de los hechos vigilando lo que hacía su hijo, y de la madre de la menor no se ha probado que hubiese actuado con la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño, mientras que sus hijos menores realizaban una acción además de indebida y peligrosa, susceptible de ocasionar daños. Por ello, se condenó a éstas a abonar a la parte demandante la cantidad de 17.577,75€, más los intereses legales desde la fecha de la interposición de la demanda; con condena en costas a las demandadas. La parte apelada se opuso solicitando su desestimación e impugnó la sentencia apelada. Se cuestionó por la recurrente la valoración probatoria efectuada por la juzgadora de instancia en lo relativo a la forma de producirse los hechos, a la actuación negligente de la víctima en la provocación del accidente, a la exigencia de responsabilidad por no pilotar su hijo el patinete causante del accidente y a la entidad de las lesiones indemnizables.

Para la resolución de la cuestión litigiosa, se aportó un informe pericial que concordó con la documental médica aportada junto con la demanda (revistado por un perito). No obstó tampoco que el hijo de la menor no condujera el VMP, ya que el mero hecho de ir como ocupante en el mismo, cuando está diseñado para ser utilizado por una sola persona, supone una actuación negligente, que además incidió en la provocación del atropello al circular por una cuesta y coger por el peso de ambos ocupantes una mayor velocidad. Por estas razones el recurso se ha desestimado, manteniendo la cuantía a indemnizar por la parte demandada a la parte actora.

SENTENCIA CIVIL N.º 224/2023, Audiencia Provincial de Valencia (Sección 11ª). Rec. 72/2022 a 22 de mayo de 2023: Con motivo del accidente de circulación, D. Nicanor que resultó con lesiones presentó demanda contra D. Máximo y Dña. Noelia , padre y madre respectivamente del menor de edad y contra la aseguradora Pelayo Mutua de Seguros en reclamación de 54.569,25€

, deslindado en; 14.336,93€ por 220 días de lesión; 39.231,07€ por secuelas y 1.001,25€ por daños materiales. Los demandados impugnaron la versión del accidente, imputando a la conducta del actor sus lesiones y subsidiariamente la aplicación de una concurrencia de culpas. La sentencia del Juzgado Primera Instancia estimó la demanda entendiendo que la causa del accidente radicó en el comportamiento del conductor del patinete, hijo de los actores, dado no cumplir con una señal de stop; no apreció concurrencia de culpas y condenó a los demandados al pago de 43.811,76 euros con los intereses del art. 20 de la LCS y costas de la instancia. La parte demandada interpuso recurso de apelación sustentado en cuanto al devenir del accidente en un error de valoración de la Juzgadora al prescindir en pruebas practicadas.

El Tribunal ratificó la decisión de la Juez de Instancia sobre la forma de acontecer el siniestro y su responsabilidad y se concluyó de igual manera porque la causa principal y directa en el accidente derivaba en que el menor de edad (17 años) no se detuvo ante la señal de stop. Siendo suficiente para la conclusión fáctica y valorativa la falta de diligencia en la conducción de un VMP por la calzada y responsabilidad de los actores ex art. 1903 CC. Además el menor alegó a los agentes que el sistema de frenado de tal patinete no tuvo efecto por portar el VMP dos personas. Se concluyó que, quien tenía que adoptar medidas rigurosas de maniobra no era el conductor de la motocicleta, sino quien pilotaba el patinete, pues no puede concluirse que en el siniestro tenga nexo alguno la marcha de la motocicleta, pero sí con el VMP por saltarse la señal de stop. Por ello, no se aceptó la la concurrencia de culpas reclamada por los padres del menor. Estimándose parcialmente el recurso de apelación interpuesto por la parte demandada y, se revocó en parte dicha resolución. Se condenó a los padres del menor y a la aseguradora PELAYO MUTUA DE SEGUROS a abonar al actor la cantidad de 28.904,39 € y los intereses del artículo 20 de la LCS.

SENTENCIA CIVIL N.º 170/2021, Audiencia Provincial de Cádiz , Sección 2, Rec. 162/2021 de 19 de mayo de 2021: Se formuló recurso de apelación por la actora Doña Amparo contra la sentencia que desestimó su pretensión y absolvió al demandado de la reclamación de 3.716'47€ que solicitó como indemnización por las lesiones sufridas a consecuencia del accidente ocurrido, consistente según se declaró en la sentencia de instancia, de forma repentina se interpuso en su trayectoria una bicicleta conducida por el hijo del demandado, menor de edad, que procedente de una calle adyacente se introdujo de forma precipitada en la vía principal, sin respetar la señal de stop que le vinculaba, siendo imposible para la conductora evitar la colisión frontal. La parte apelada interesa la desestimación del recurso y la confirmación de la sentencia de instancia.

La única cuestión objeto de discusión entre las partes litigantes es la referida a las lesiones por las que reclama la demandante, al concluir la sentencia de instancia que las lesiones que presenta la actora no pueden imputarse al accidente ocurrido. Debe valorarse si entre el accidente y las lesiones existe relación de causalidad. Existe un hecho de responsabilidad extracontractual a los que se refieren los arts. 1902 y 1903 del CC, y para que surja la obligación de responder, la parte actora ha de probar además de la acción u omisión imputable al demandado y el daño sufrido, la relación causal entre una y otro, pudiendo por ello utilizarse para su demostración los criterios de causalidad genérica establecidos por el art. 135 de la LRCSCVM, siempre que la naturaleza del hecho lesivo pueda producir el daño de acuerdo con los criterios de causalidad genérica siguientes: De exclusión, cronológico, topográfico y de intensidad.

Se consideró que las lesiones de las que aquella fue asistida el mismo día del accidente sí eran imputables al demandado, pues, a la vista de los hechos acreditados, se consideró que sí existe relación causal entre el accidente y las lesiones. Ahora bien, lo que no se consideró adecuado es

admitir sin más el contenido del informe pericial en su integridad por existir contradicciones con el informe de asistencia médica de la demandante. Conforme a lo expuesto, la indemnización por los días invertidos en la curación de las lesiones, ascendió a 2160€ a cuyo único pago fue condenado el demandado como padre responsable del daño ocasionado por su hijo menor de edad a tenor de los arts. 1902 y 1903 del CC.

- Análisis personal: En estos supuestos se puede extraer que, en caso de comprarle una VMP o bicicleta a un hijo o alguien sobre el que se deba de responder es muy aconsejable contratar un seguro para estos vehículos, pues, como hemos visto, las personas que deban responder sobre las acciones de la persona que tienen a su cargo, no intervengan directamente en la acción objeto de litigio, pueden resultar culpables indirectamente por las acciones de quien se deba responder. De tal manera que, hay que tener muy en cuenta los arts. 1902 y 1903 del C.C. a estos efectos.

- SENTENCIAS SOBRE USUARIOS DE UN VMP Y BICICLETA

SENTENCIA CIVIL N.ª 527/2023, Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 13, Rec. 164/2022 de 26 de septiembre de 2023: La sentencia de primera instancia condenó a la parte demandada a abonar 6.482,72€ a la parte actora junto con el interés legal. Según se expone en la demanda inicial, el actor, Sr. Arcadio , circulaba con su bicicleta por la acera y, el Sr. Antonio , por su parte, circulaba por la misma avenida y lo hacía inicialmente por el carril bus. Se defiende en la demanda que, antes de que el Sr. Arcadio llegara al paso peatonal, y una vez el Sr. Antonio ya lo ha cruzado, se produjo una colisión estando ambos vehículos situados sobre la acera. A raíz de la colisión, el actor indica que se le han ocasionado daños corporales y otros perjuicios de carácter económico (gastos médicos) por los que, ejerció una acción de responsabilidad civil al amparo de los arts. 1.902 y ss. del CC, reclamando una

indemnización que desglosa: -Por daños corporales (3.727,51 €), secuelas (2.560,21€), gastos médicos (195€). Con un total (6.482,72 €).

El demandado se opuso, alegando que, la bicicleta que conducía el actor no circulaba antirreglamentariamente, pues no está permitida la circulación de bicicletas por la acera, mucho menos existiendo un carril bici específicamente habilitado. Alegó que, conducía un VMP- (patinete), y que al llegar al paso de peatones que se indica en la demanda, proveniente del carril bici, antes de cruzarlo, se bajó del patinete y lo atravesó andando, de modo que la colisión se produjo al salir del paso de peatones estando el Sr. Antonio bajado del patinete. A partir de estos datos defiende que, fue la bicicleta conducida por el actor quien tuvo la responsabilidad de la colisión. La representación del Sr. Antonio , en su recurso, alega, que no resulta de aplicación la doctrina de las "condenas cruzadas", sino que debe estarse al sistema de responsabilidad dispuesto en los art. 1.902 y ss. del CC, y que se sustenta en el principio de culpabilidad. Por ello interesa que se desestime la demanda en su integridad.

El Sr. Arcadio , ahora apelado, solicitó la confirmación de la sentencia recurrida, poniendo de relieve el elevado riesgo asociado a la conducción de patinetes (VMP), y estimando correcta la aplicación de la doctrina jurisprudencial de las condenas cruzadas que estableció la sentencia. Revisadas las actuaciones, no fue posible determinar exactamente cómo ocurrió la colisión, ni a quién es imputable, esto es, si el demandado iba montado en su patinete o caminando. Por ello, se consideró que no resulta de aplicación la doctrina jurisprudencial de las condenas cruzadas porque, al no ser ninguno de los vehículos un vehículo a motor no es de aplicación analógica. Luego, debe ser enjuiciado conforme al régimen jurídico general de la responsabilidad extracontractual, art. 1.902 y ss. del CC que, en el marco de este tipo de responsabilidad, señala los requisitos que deben

concurrir para apreciar su concurrencia y que son: a) la existencia de una acción u omisión imputable a una persona y que se considere negligente, b) la realidad y constatación de un daño causado y c) la existencia de un nexo causal entre el primero y el segundo presupuestos.

No queda probado si el demandado atravesó el paso de peatones, en cuya salida se produjo la colisión, subido sobre su patinete (VMP), en cuyo caso sería un potencial factor de riesgo, o andando con el patinete al lado, en cuyo caso tendría la consideración de peatón. Tampoco se puede desconocer si la bicicleta circulaba de forma antirreglamentaria. El demandante, conforme al régimen jurídico aplicable, tenía la carga de demostrar que la responsabilidad del accidente era imputable al Sr. Antonio , y, al no haberlo acreditado, es el Sr. Arcadio el que debe pechar con las consecuencias de la insuficiencia probatoria (ex. art. 217.1 de la LEC). Por ello, se revocó la resolución recurrida y, se estimó el recurso interpuesto.

Análisis personal: En la reciente sentencia se pone de manifiesto que la colisión no solo se produce entre vehículos a motor y VMP o bicicletas, sino que también pueden darse sucesos de que sea un VMP el que colisione contra una bicicleta o viceversa. Luego, el seguro de responsabilidad civil también abarcaría este tipo de responsabilidad en caso de ser contratado y no hubiera ninguna exclusión o limitación al respecto que tendría que ser valorada por el suscriptor.

- **SENTENCIAS SOBRE USUARIOS DE UN VMP O BICICLETA ASEGURADO**

SENTENCIA CIVIL N.º 425/2018, Audiencia Provincial de Madrid, Sección 25, Rec. 428/2017 de 26 de noviembre de 2018: Se resuelve si la conducta imprudente del usuario de VMP que produjo el atropello del demandante es objeto del seguro contratado entre el propietario del VMP y la entidad aseguradora, y si, por esta razón ha de responder por los daños y perjuicios

generados. Quedó acreditado que, el accidente se produjo por un deficiente manejo o funcionamiento del VMP, generando responsabilidad civil, tanto para el usuario del VMP como para el propietario que, en este caso era una empresa con la suscripción de un seguro para su VMP con una entidad aseguradora. Por lo tanto, en base a lo establecido en el art. 73.1 de la LCS: *“Por el seguro de responsabilidad civil el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, a cubrir el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a derecho”*.

El VMP era propiedad de la entidad “TRANSPORTES AUTÓNOMOS POR CARRETERA S.L.”, teniendo concertado con la entidad aseguradora “PATRIA HISPANA”, una póliza de seguro de responsabilidad civil. La acción presentada por la parte demandante ante la entidad aseguradora era de una indemnización de 84.738,75€, por lo daños y perjuicios ocasionados cuando, caminaba por una zona peatonal y fue arrollado por un VMP, consecuencia de una acción imprudente de su conductor. Tras el análisis de los distintos informes periciales, se redujeron las cantidades solicitadas a 39,615,51€ más los intereses del art. 20. LCS a abonar por la entidad aseguradora demandada. La defensa sostuvo una contradicción del tribunal al señalar por un lado, que el accidente no puede calificarse como un hecho derivado de la circulación, debido a que el VMP no se considera un vehículo a motor, y por ende no queda cubierto por el seguro del automóvil y sin embargo, se considera responsable a la entidad aseguradora, con base a la cobertura que se ha suscrito voluntariamente de responsabilidad civil entre la empresa y la entidad aseguradora. Este planteamiento se rechazó, determinando que, aunque el VMP no pueda considerarse como vehículo a motor y que el hecho no se derive de la circulación, no conlleva necesariamente que no se pueda declarar la responsabilidad de la entidad aseguradora. La cuestión

es determinar si esa conducta ilícita es objeto de cobertura en la póliza de seguro que se ha concertado entre el propietario del VMP y la entidad aseguradora demandada. Luego, admitida la existencia y validez de la póliza de seguro en base al art. 1258 CC, se constata también que las partes concertaron en relación al VMP, tanto el seguro obligatorio, como la cobertura de responsabilidad civil voluntaria.

- **SENTENCIAS SOBRE VMP O BICICLETA EN RÉGIMEN DE ALQUILER**

SENTENCIA CIVIL N.º 29/2021, Audiencia Provincial de Baleares, Sección 4, Rec. 403/2020 de 27 de enero de 2021: Es objeto de reclamación una indemnización por los daños y perjuicios sufridos como consecuencia del accidente, cuando el demandante fue impactado por un VMP que utilizaba en régimen de alquiler. De las pruebas practicadas resultó de forma clara que, el único y exclusivo responsable del accidente fue el usuario del VMP, quien perdió el control de su vehículo. Además de ello, el usuario de VMP se introdujo en dirección prohibida claramente señalizada y, sin poder parar su VMP, embistió al demandante, que, caminaba por dicha vía, en la calzada junto a la acera. La acción fue dirigida contra la entidad propietaria del VMP, pues no se demandó a la entidad aseguradora porque no cubría la responsabilidad civil derivada de la actividad de la empresa y no fue posible demandar al usuario del VMP por escasez de datos. No hubo pruebas concluyentes de que la entidad propietaria del VMP tuviera el vehículo en mal estado para atribuirle causa alguna por el accidente.

En base a ello, la sentencia declaró responsabilidad directa del usuario de VMP al no apreciar culpa in vigilando o in eligendo en la actuación de la entidad propietaria del VMP, ni se le atribuye ninguna por parte del demandante. Por lo tanto, al no poder atribuir culpa alguna a la entidad propietaria del VMP quedó fuera del ámbito de aplicación el art. art. 1101 CC que exige:

“Quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieran en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contraviniera al tenor de aquéllas.” Es decir, la responsabilidad de culpa exige para su apreciación, la concurrencia de una acción u omisión objetivamente imputable al agente, la culpa o negligencia por parte del mismo, la realidad del daño causado y el nexo o relación de causalidad entre la acción u omisión y el daño causado. Exigencias, que, en este caso, no fueron probadas.

SENTENCIA CIVIL N.º 364/2022, Audiencia Provincial de Sevilla, Sección 6, Rec. 6531/2020 de 13 de octubre de 2022: Trae causa el recurso de un accidente de circulación que se produjo cuando D. Hilario , conduciendo la bicicleta, procedió a realizar un adelantamiento a otra bicicleta de SEVICI que circulaba en el mismo sentido, conducida ésta por D. Lázaro , momento en el que se produjo una colisión lateral entre ambas, cayendo D. Hilario al suelo y sufriendo daños personales por los que reclamó a la entidad JDECAUX ESPAÑA S.L.U., como propietaria de la bicicleta y a HDI Gerlig como supuesta aseguradora de la misma. El Juez de Primera Instancia dictó sentencia en la que absolvió a HDI Global sobre la base de considerar que no era aseguradora de la bicicleta de JDECAUX ESPAÑA S.A., condenando a ésta última a indemnizar al actor en la cantidad de 25.806,66 € con sus intereses legales. Se estimó acreditada la legitimación pasiva de JDECAUX ESPAÑA S.L. y, entendió que ha de responder JDECAUX ESPAÑA de las consecuencias lesivas del mismo, dado que la actividad empresarial que desarrolla, que es la de alquiler de bicicletas, es de riesgo notorio y que la desempeñó sin control alguno respecto de la pericia y condiciones de las personas que las utilizan.

Contra dicha sentencia se alzó la representación de JDECAUX ESPAÑA S.L.U. solicitando la revocación de la sentencia y la íntegra desestimación de la demanda con expresa

condena en costas a la actora. Al recurso se opuso el Sr. Hilario que interesó su desestimación y la confirmación de la sentencia con condena en costas a la apelante. HDI GLOBAL presentó escrito adhiriéndose a los argumentos del escrito de apelación formulado por la codemandada. En el primer motivo del recurso, la apelante insiste en la excepción de falta de legitimación pasiva, pues no es la propietaria arrendadora de la bicicleta, cualidad que recaería en la empresa El Mobiliario Urbano S.L.U. con la que la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla celebró contrato administrativo especial. En segundo término funda el motivo en el contenido del art. 9.1 de las Condiciones generales de acceso y utilización del sistema SEVICI, conforme al cual: "*Durante el uso de la bicicleta, el cesionario es el único responsable de los daños que se puedan causar en la bicicleta que tenga en alquiler..*". Por último, niega su falta de legitimación pasiva al considerar que no le es aplicable la teoría del riesgo-provecho dado que la actividad de alquiler de bicicletas no es generadora de especial riesgo sin que en este supuesto pueda imputársele responsabilidad, ni por culpa in vigilando, ni por culpa in eligendo, no concurriendo los presupuestos necesarios para la aplicación de los arts. 1.902 y 1.903 del C.C.

En relación al primer argumento de la apelante, la denominación de JDECAUX ESAPANA S.L.U., figura como propietaria de la bicicleta en el atestado. Tampoco se acogió el segundo argumento, pues la responsabilidad de la demandada frente a tercero perjudicado, caso de existir, no puede resultar enervada por lo que se establezcan en las condiciones generales de acceso al servicio SEVICI suscrito por los usuarios del mismo. El tercer argumento en que se sustenta la excepción de falta de legitimación pasiva, se determinó que, en la determinación de la relación de causalidad, predominan las denominadas doctrinas de la bifurcación o de atribución causal de doble secuencia, en las que se distingue una causalidad material, natural o empírica, que actúa como presupuesto de una causalidad jurídica, que opera, a su vez, mediante la selección de unas

causas jurídicamente relevantes. Todo ello, con la finalidad de impedir que una persona sea declarada responsable de un daño por el simple hecho de que su comportamiento se inserte en la cadena causal generadora de un resultado dañoso, si no concurren criterios de imputación, que permitan atribuirle el daño y la obligación de resarcirlo. Siendo la imputación objetiva el método ordinario, comúnmente aceptado por la jurisprudencia (sentencia 141/2021, de 15 de marzo), para impedir de esta forma la aplicación de la doctrina de la equivalencia de las condiciones y sus excesos en la atribución de un daño de forma desorbitante, desproporcionada e injustificada.

Del accidente producido no existía indicio alguno de que la bicicleta de la apelante demandada presentara defecto o fallo mecánico que pudiera tener incidencia causal en el siniestro. Pues bien, para que pudiera predicarse responsabilidad frente a la concesionaria del servicio de alquiler de bicicletas conforme al art. 1.902 sería necesario que la misma fuera sujeto activo de una acción u omisión que tenga incidencia directa en la causa del siniestro y que en esa acción u omisión se pudiera apreciar algún elemento de imputación de responsabilidad, como ocurriría por ejemplo en el caso de que en el accidente tuviera incidencia cualquier defecto de los mecanismos del vehículo por una falta de mantenimiento, como por ejemplo un fallo de los frenos. Luego, no existe criterio de imputación objetiva frente a la apelante que permita declarar su responsabilidad. Tampoco se puede hablar de responsabilidad por hecho ajeno conforme al art. 1.903 del C.C., pues es presupuesto para la aplicación del precepto que el resultado dañoso sea imputable al tercero por el que se debe responder, cosa que en este caso no ocurre, por cuanto no ha quedado acreditado quién fuera el responsable real del accidente.

El fallo estimó el recurso de apelación interpuesto por la representación de JCDECAUX ESPAÑA, SLU contra la sentencia dictada por el Juzgado de Primera Instancia y, revocó la

resolución recurrida desestimando la demanda interpuesta por D. Hilario condenando a la parte actora al pago de las costas del procedimiento. Sin hacer expresa imposición de las costas derivadas del recurso de apelación.

Análisis personal: La línea jurisprudencia que se refleja en estas dos sentencias es la dificultad de atribuir culpa alguna a la propietaria de estos vehículos en régimen de alquiler y a la entidad aseguradora de la misma, pues, si no se prueba por la parte que alquila estos vehículos que, existe un nexo causal entre el estado del vehículo y el perjuicio ocasionado, será muy difícil poder exonerarse de la responsabilidad sobre los actos cometidos mediante el uso de estos vehículos. Luego, tanto la empresa propietaria de los vehículos

- **SENTENCIAS SOBRE RESPONSABILIDADES PENALES**

SENTENCIA 120/2022 de la Sala de lo Penal del T.S. (Sección 991) de 10 de febrero de 2022 (Rec. 5421/2020): La acusada, mayor de edad, conducía el vehículo de dos ruedas, provisto de acelerador y sillín, pero no de pedales, marca Citycoco 1400W. El razonamiento mediante el cual la audiencia revocaba la sentencia dictada por el Juzgado de lo Penal, giraba en torno a la dificultad de clasificar el vehículo con el que circulaba la acusada, bien como un ciclomotor, bien como un VMP. Se estableció que los conductores de VMP no incurrirán en delitos contra la seguridad vial, excepto que se pruebe que reunía todos los elementos de un ciclomotor y que se hacía un uso fraudulento del mismo. Uno de los principales motivos es que, tanto el Reglamento de la UE como el RDL 6/2015, en sus definiciones, no se podía hacer una diferencia estricta entre ciclomotores de los VMP que, se encontraba situado entre el ciclo asistido y el ciclomotor.

Con la entrada en vigor del RGV por el RD 970/2020, permite categorizarlos técnicamente y, por ello, diferenciarlos de otro tipo de vehículos, entre ellos los ciclomotores. Por esta razón, no

es posible incriminar la conducción de los VMP en las infracciones penales del Capítulo IV del Título XVII del C.P, todo ello salvo que se haga un uso fraudulento de estas categorías con el objetivo de camuflar, tras una aparente clasificación VMP, lo que es auténticamente, un ciclomotor (incluso una motocicleta), intentando con ello burlar de esta forma la reglamentación referida a la exigencia de licencia, y otras normas como la obligatoriedad del casco o del seguro. Por ello, si en los hechos probados constara que el vehículo conducido por la acusada carecía de sistema de autoequilibrado y contaba con sillín, no podría en ningún caso calificarse como VMP en la definición ofrecida por el RGV y estaría sujeto como ciclomotor al encaje penal pretendido.

Debían constar en los hechos probados de la sentencia aquellos elementos configurativos del vehículo con el que circulaba la acusada, como su potencia (tanto de motor de explosión o eléctrico), su velocidad máxima, si cuenta o no con sillín (y sus características), si tiene o no, sistema de autoequilibrado, y cuantas características sean necesarias para su clasificación, lo que llevará a exigir que, para su uso, sea necesario obtener el permiso requerido o licencia de conducción. Por lo tanto, se desestimó el recurso del MF que es el recurrente, al no constar tales características. Además, se declaró de oficio las costas procesales ocasionadas.

STC de la Audiencia Provincial de Barcelona, sección 21ª, 1659/2023, de 26 de octubre de 2023, rec. 446/2023: El Juzgado de Instrucción dictó auto cuya parte dispositiva decretó el sobreseimiento libre de las actuaciones: respecto de Basilio , que había sido denunciado como autor de lesiones causadas en accidente de circulación." La representación de doña Micaela , denunciante, recurrió en apelación la resolución que acordó incoar diligencias previas y sobreseer libremente la causa conforme a los arts. 779.1,1º, y 637, 2º, de la LEC esto es, por no ser los hechos denunciados constitutivos de delito, al no reunir los elementos necesarios para integrar el delito de

lesiones por imprudencia que requiere el art. 152 del C.P. en cualquiera de sus apartados. Frente a esta decisión se alzó en apelación la representación de la denunciante discrepando de la valoración jurídica que hace el auto apelado, manteniendo que la Sra. Micaela, fue atropellada por el denunciado cuando circulaba en su bicicleta a alta velocidad, contra dirección y sin luces, a pesar de la falta de iluminación, conducta que tiene encaje penal y no un mero reproche civil. Sobre la naturaleza y estructura de los delitos causados por imprudencia, la sentencia del TS nº 729/2023, de cuatro de octubre, con referencia a las sentencias 464/2021, de 28 de mayo, y 284/2021, de 30 de marzo, expone: *"El delito imprudente aparece estructuralmente configurado, de una parte, por la infracción de un deber de cuidado interno (deber subjetivo de cuidado o deber de previsión), que obliga a advertir la presencia de un peligro cognoscible y el índice de su gravedad; y, de otra, por la vulneración de un deber de cuidado externo (deber objetivo de cuidado), que obliga a comportarse externamente de forma que no se generen riesgos no permitidos, o, en su caso, a actuar de modo que se controlen o neutralicen los riesgos no permitidos creados por terceras personas o por factores ajenos al autor, siempre que el deber de garante de este le obligue a controlar o neutralizar el riesgo ilícito que se ha desencadenado"*.

"A estos requisitos ha de sumarse, en los comportamientos activos, el nexo causal entre la acción imprudente y el resultado (vínculo naturalístico u ontológico), y la imputación objetiva del resultado a la conducta imprudente, de forma que el riesgo no permitido generado por ésta sea el que se materialice en el resultado (vínculo normativo o axiológico). Y en los comportamientos omisivos habrá de operarse con el criterio hipotético de imputación centrado en dilucidar si la conducta omitida habría evitado, con una probabilidad rayana en la certeza, la lesión o el menoscabo del bien jurídico que tutela la norma penal (sentencia 1089/2009, de 27 de octubre y 598/2013, de 28 de junio)".

“Como criterio general, la gravedad de la imprudencia se determina mediante un doble análisis. Desde una perspectiva objetiva o externa, ha de valorarse la magnitud de la infracción del deber objetivo de cuidado o de diligencia en que incurre el autor, magnitud que se encuentra directamente vinculada al grado de riesgo no permitido generado por su conducta activa respecto al bien que tutela la norma penal, o, en su caso, al grado de riesgo no controlado cuando tiene el deber de neutralizar los riesgos que afecten al bien jurídico debido a la conducta de terceras personas o a circunstancias meramente casuales. El nivel de permisión de riesgo se encuentra determinado, a su vez, por el grado de utilidad social de la conducta desarrollada por el autor (a mayor utilidad social mayores niveles de permisión de riesgo”. Por último, ha de computarse también la importancia o el valor del bien jurídico amenazado por la conducta imprudente: cuanto mayor valor tenga el bien jurídico amenazado menor será el nivel de riesgo permitido y mayores las exigencias del deber de cuidado. Desde una perspectiva subjetiva o interna (relativa al deber subjetivo de cuidado), la gravedad de la imprudencia se dilucidará por el grado de previsibilidad o de cognoscibilidad de la situación de riesgo, atendiendo para ello a las circunstancias del caso concreto, de forma que cuanto mayor sea la previsibilidad o cognoscibilidad del peligro, mayor será el nivel de exigencia del deber subjetivo de cuidado y más grave resultará su vulneración (sentencia 133/2013, de 6 de febrero)”

Partiendo de lo expuesto, se estimó el recurso. Pues, de la denuncia y del parte elaborado por agentes de la Guardia Urbana de Barcelona se desprendió que el accidente se produjo cuando la denunciante cruzó la calle por lugar no habilitado para ello y fue atropellada por el denunciado, que circulaba en bicicleta en sentido contrario al permitido. *“La imprudencia, inicialmente considerada como grave, puede ser degradada a leve cuando concurre una actuación también imprudente de la propia víctima toda vez que esa concurrencia determina una menor*

responsabilidad, una menor evitabilidad y una menor perspectiva de la peligrosidad, consecuentemente un menor grado de influencia en causar el resultado” (sentencia 681/2001, de 24 de abril). Pero, en el caso, aunque "en zonas donde existen pasos para peatones, los que se dispongan a atravesar la calzada deberán hacerlo precisamente por ellos, sin que puedan efectuarlo por las proximidades" (art. 124 del RGC), la conducta de circular en sentido contrario al permitido tiene la calificación de infracción muy grave (art. 77 f), del RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial..

Desde la perspectiva expuesta, la conducta denunciada evidencia *prima facie* un grado de imprudencia muy relevante. La circunstancia de que el denunciado circulara en una bicicleta, medio en abstracto menos peligroso que los vehículos de motor, permitió rebajar la intensidad del reproche (art. 75, c), del RDL 6/2015), lo que, unido a la incursión de la denunciante en la calzada por zona no habilitada, descartó calificar los hechos de lesiones por imprudencia grave del apartado 1 del art. 152 del CP; pero, en una primera valoración, podrían integrar la modalidad del apartado 2, dado que las lesiones, de ser dolosas, tendrían encaje en el art. 147 del CP y la imprudencia sería calificable como menos grave. La sala acordó estimar en parte el recurso de apelación interpuesto por la representación de doña Micaela , denunciante, contra el auto dictado por el Juzgado de Instrucción, debiendo incoarse Juicio sobre Delito Leve por un posible delito leve de lesiones causadas por imprudencia menos grave. Se declaran de oficio las costas.

En este supuesto, al considerarse como una imprudencia menos grave solo tendrá cabida un enjuiciamiento en la vía penal y no en la civil, de tal manera que, el seguro de responsabilidad

civil u similar (en caso de que lo hubiera) no ofrece ningún tipo de cobertura al respecto por estar este tipo de tipificaciones fuera de su ámbito de coberturas.

- **SENTENCIAS SOBRE RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS**

SENTENCIA de la Audiencia Nacional. Sala de lo Contencioso-Administrativo Madrid, sección octava, nº rec 2146/2021 a 22 de marzo de 2024: Gregorio formuló reclamación de indemnización por responsabilidad patrimonial de la Administración Pública, en la que expuso que, circulaba en bicicleta por la Carretera Nacional, cuando, a causa de la existencia de un escalón en la calzada, que no se encontraba reparado en su totalidad, perdió el control de la bicicleta y sufrió una caída que le provocó diversas lesiones. La cantidad reclamada ascendió a 59.337,05 €. Mediante resolución de la Secretaria General Técnica del Ministerio de Fomento, se desestimó su petición por entender que el único culpable del accidente fue D. Gregorio que circulaba a una velocidad excesiva. D. Gregorio interpuso recurso contencioso-administrativo. La fundamentación jurídica de la demanda se basó en: Error de hecho evidente imputable a la resolución pues, del atestado de la Guardia Civil se infiere que existía un bache en la calzada, que fue el determinante del accidente. Este hecho, no fue ponderado por la resolución impugnada. La Administración demandada contestó a la demanda oponiéndose a ella.

Luego, la administración demandada valoró la existencia del bache en la carretera y concluyó que el mismo no fue determinante del accidente del recurrente, al que atribuye toda la responsabilidad de lo ocurrido. Por lo tanto, se concluyó que no concurrió en ese caso un error manifiesto de la administración en su apreciación o que ignoró un elemento fáctico esencial para resolver la cuestión planteada. Desestimando, por tanto, el recurso interpuesto y, se confirmó el

acto impugnado. Imponiendo las costas a la parte recurrente. Sin embargo encontramos otra sentencia actual que estima una indemnización al perjudicado debido al mal estado de la carretera:

SENTENCIA del Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso-Administrativo, sección 3, 536/2023, rec. 732/2022, a 22 de noviembre del 2023: La representación procesal de D. Adrián, suplicó que se estimara el recurso de apelación y se condenara a la administración demandada y su aseguradora a indemnizar al actor en la suma de 63.523,29€. La representación de la Diputación Foral de Guipúzcoa y la representación procesal de Seguros Lagun Aro, S.A. solicitaron la desestimación íntegra del recurso con imposición de las costas a la parte apelante. En resumen, el magistrado de primera instancia estimó que, si el interesado hubiera cumplido con las normas de circulación, no se habría producido la caída que le originó las lesiones. En consecuencia, existía culpa exclusiva de la víctima, que excluyó la existencia de responsabilidad de la administración. La cuestión planteada por el recurrente gira en torno a la idea de si puede apreciarse la existencia de culpa exclusiva en su conducta. En concreto, el magistrado de instancia apreció que ello era así, debido a que entendió que el accidente podía haberse evitado fácilmente, si el interesado hubiera cumplido las reglas de circulación y hubiera circulado por la derecha de la calzada, y no por el centro (que es donde se encontraba el bache), apoyándose en el contenido de los arts.36 del RD 1.428/2003 y 17 del RDL 6/2015. En ningún caso se discutió la existencia del bache ni, en consecuencia, el mal estado del firme.

Ahora bien, la sala resolvió que, no se podía extraer la idea de que, en el caso de que un ciclista se desvié de la zona derecha de la carretera, haya de recaer sobre él la culpa de cualquier siniestro que sufra, aun cuando este sea debido a una acción exterior. La obligación de la administración de mantener la vía en un adecuado estado de conservación afecta a todo el ancho

de la calzada, y no solo a su zona exterior derecha, además, en el atestado elaborado por los agentes no se apreció conducta antirreglamentaria del ciclista. Al contrario, en todo momento se deja constancia de que la causa del accidente fue el mal estado de conservación de la carretera. De hecho, la propia aseguradora codemandada reconoció que, a lo largo de 2017, se produjeron otros dos accidentes similares. En efecto, el hecho de que en un solo año hayan tenido lugar tres siniestros parecidos demuestra, a juicio de la sala que, se estaría hablando de un punto peligroso, y que la administración debería haber puesto en marcha antes las actuaciones necesarias para mejorar el estado de la carretera y garantizar así la seguridad de sus usuarios.

Lo razonado llevó a la sala, a estimar el recurso de apelación planteado y, resolviendo el asunto de instancia, estimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por D. Adrián frente a la orden foral. Y además, se reconoció el derecho de D. Adrián a ser indemnizado en la cantidad de (38.935,26€). De su abono respondieron, conjunta y solidariamente, la Diputación Foral de Guipúzcoa y Seguros Lagun Aro, S.A..

Análisis personal: En los supuestos de responsabilidades administrativas hay que dejar claro que las sanciones impuestas por la administración a los usuarios de VMP o bicicletas no tienen cabida en la vía civil, ni por lo tanto, entraría en juego el seguro de responsabilidad civil. Ahora bien, como hemos visto en estas dos sentencias, cuando el que denuncia es el perjudicado al que se le generan una serie de lesiones, como puede ser debido al mal estado de las carreteras, en estos casos, el contar con un seguro de responsabilidad civil puede otorgar una defensa jurídica especializada y muy conveniente para defender los intereses en juego. Pues, en las sentencias mencionadas no se aprecia una clara línea jurisprudencia, llevando, por lo tanto, a múltiples interpretaciones para la resolución de este tipo de conflictos.

- **SENTENCIAS SOBRE CONCURRENCIA DE CULPAS**

SENTENCIA de la Audiencia Provincial de Valencia sección undécima, 333/2023, de 25 de septiembre de 2023, rec. 314/2022: Se inició por la demanda en reclamación de 23.905,91€ más los intereses legales devengados y las costas del procedimiento. Se basó en un accidente responsabilidad del demandado que conducía un patinete eléctrico y no respetó el paso de peatones mientras cruzaba por el mismo la actora, impactando contra ella y provocándole lesiones. Habiendo fallecido el demandado se produjo la sucesión procesal por sus herederos doña Regina , don Fernando y doña Antonieta. Los demandados contestaron la demanda oponiéndose por no ser cierta la forma de ocurrencia del accidente en los términos descritos, la señora Nieves no cruzaba por el paso de peatones sino por otro punto no habilitado al efecto, no aperciendo la presencia del patinete y provocando ella misma la colisión. Subsidiariamente consideran que debe aplicarse una concurrencia de culpas e imputarse al señor Fernando únicamente un 20% de la misma, rebajando en tal proporción la indemnización solicitada.

Se dictó sentencia desestimando la demanda al concluir en el último párrafo del fundamento de derecho tercero: "*... de la prueba practicada, esta juzgadora no ha podido llegar al convencimiento de lo que realmente pasó, si fue una negligencia del usuario del patinete o por el contrario de la peatón. La parte actora invoca la aplicación del artículo 1 de la LRCSVM que determina que en el caso de los daños a las personas únicamente pueda exonerarse al conductor del vehículo en caso de culpa exclusiva de la víctima. En el caso de haberse acreditado según la carga de la prueba del artículo 217 de la LEC por la parte actora la imprudencia del demandado y los demás requisitos del artículo 1902 del C.C. se le hubiere condenado por responsabilidad extracontractual, no habiéndose probado la misma y no siendo de aplicación el artículo 1 de la LRCSVM no cabe más que absolver a los demandados de la pretensión formulada...*"

Ante esta resolución la parte actora al amparo del artículos 455 y ss. de la LEC interpuso recurso de apelación en base a los siguientes motivos: 1o) Error en la valoración de la prueba, la inaplicación del art.1 LRCSVM no excluye la aplicación al caso de la teoría del riesgo; 2o) Error en la valoración de la prueba pues en la propia motivación en su fundamentación que las Diligencias Penales se archivaron, restando fuerza a la versión de la actor; 3o) Erróneamente tampoco se valoró la posible concurrencia de culpas; 4o) indemnización derivada del siniestro .

En relación al error en la valoración de la prueba; la Sala consideró que no podía concluirse excluir la responsabilidad del conductor del patinete, ya que a pesar de las contradicciones en el relato de los hechos, con independencia de que el cruce la peatona fuese por el paso de cebra o por otro lugar diferente del mismo, ello no excluye, teniendo en cuenta que se estaba ante un recinto portuario y que esa zona es un lugar de habitual paseo, su responsabilidad extracontractual al amparo del artículo 1902 del C.C., al apreciar la culpa en el conductor del patinete, por no ir atento conforme a la velocidad que circulaba pues, era inadecuada, en tanto que, no le permitió frenar. Ahora bien la Sala no omitió, que no ha quedado acreditado que la peatona cruzase la vía por el paso de cebra, si la peatona hubiese mirado a ambos lados de la vía necesariamente se hubiese apercibido de la presencia del patinete, por ello se declaró también su culpa, al no apercibirse de la circulación del patinete eléctrico y adoptar las medidas precautorias al andar y cruzar la calzada. En base a lo anterior, la Sala estimó el tercer motivo del recurso de apelación, apreciando concurrencia de culpas, la que distribuyó en un 75% al conductor del patinete y un 25% a la peatona, al considerar que en todo caso la responsabilidad del conductor del patinete es muy superior al de la peatona. La condena alcanzó un 75% en la suma de 17.929,43€ de la cuantía inicial reclamada, más los intereses legales desde la reclamación judicial. Sin pronunciamiento sobre el pago de las costas procesales devengadas de la primera instancia.

Sentencia de la Audiencia Provincial de Santander, Sección 4, 650/2023, en Santander a 09 de noviembre del 2023 (Rec. 999/2022): Se dictó sentencia; en donde se estimó sustancialmente la demanda presentada por el procurador de los tribunales D. Francisco Javier Calvo contra D. Pedro Enrique y contra Seguros Mutua Madrileña y se condenó al demandado a abonar al actor la cantidad de 5.054,08 euros, con los intereses del art. 20 LCS y las costas del procedimiento. El motivo del recurso planteó una suerte de error en la valoración de la prueba. Según resulta del atestado aportado a autos por el propio demandante, confeccionado por la Policía: *“El ciclista circulaba por la acera, no por la carretera, y no se bajó de la bicicleta para cruzar el paso de peatones; y no existe carril bici en ese tramo de la vía”*. Por el contrario, lo que no se consideró acreditado: *“1) el hecho de que el vehículo se dispusiera a acceder a otra vía otorgue preferencia al ciclista, que no circulaba por la carretera sino por la acera: 2) la velocidad reducida a la que pudiera estar circulando el perjudicado en su bicicleta, por hacerlo en compañía de su esposa e hijos menores, sea equiparable al paso de una persona que deambula; y 3) a la vista de la localización y valoración de los daños materiales que presentaba la bicicleta, se consideró más plausible la versión del demandado”*.

El art. 64 del RGC regula la prioridad de paso de los ciclistas sobre los vehículos de motor, estableciéndola en lo que aquí afecta "Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados", situación que no concurre. Como interpreta el auto de la A.P. de Girona de 7 de noviembre de 2019 un supuesto similar, de esta norma se desprende que *"cuando se trata de decidir sobre la preferencia de paso de un ciclista sobre un automóvil en un paso de cebra o peatones, el ciclista sólo tiene prioridad de paso en el caso de que circule por un carril bici o un paso para ciclistas debidamente señalizado. Si ello no es así, el ciclista no puede cruzarlo transversalmente, para pasar a la acera de enfrente, salvo que se bajara de la bicicleta y la llevara*

a pie, en cuyo caso si gozaría de prioridad porque dejaría de ser un ciclista para convertirse en peatón". El propio relato del accidente descrito en la demanda es revelador de que la ciclista en ningún momento detuvo su vehículo ni se bajó del mismo para atravesar el paso de cebra.

Por ello se dedujo que, a los ciclistas les está vedada la circulación por aceras y pasos de peatones subidos a la bicicleta por tratarse de espacios con destino exclusivo para los peatones, de modo que, el demandante montado en una bicicleta no tenía prioridad o preferencia sobre el vehículo. Dicho esto, fue evidente por la sala que, el demandante cuando cruzó el paso de peatones sobre la bicicleta y, a mayor velocidad de como lo cruzaría un peatón. Luego, se estimó el recurso de apelación, revocando y dejando sin efecto la sentencia de primera instancia, acordando en su lugar no haber lugar a estimar la pretensión ejercitada por D. Pablo Jesús frente a los codemandados, MUTUA MADRILEÑA y D. Pedro Enrique.

Análisis personal: La línea jurisprudencial a seguir en relación a la concurrencia de culpas es bastante interpretativa del juzgador en efecto .Es decir, evidentemente, ha de justificar sus motivos en base a la normativa vigente, pero existen demasiadas sentencias sobre recursos que varían, modifican o dejan sin efecto las sentencias de primera instancia. Ahora bien, lo que resulta evidente, como se ve en las sentencias expuestas, es que, un usuario de VMP o ciclista cuando tenga que cruzar un paso de peatón lo tendrá que hacer respetando las normas viales, es decir, bajado del mismo, lo que lo convierte en un peatón. Este matiz, es muy importante a la hora de enjuiciar algún caso de concurrencia de culpas como los expuestos.

- **SENTENCIAS SOBRE SEGURO HOGAR EN RELACIÓN A LOS VMP Y CICLISTAS**

SENTENCIA de la Audiencia Provincial de Granada 33/2022, sección 4, del 4 de febrero de 2022, Rec. (462/2021): El Sr. Millán circulaba en bicicleta y sin casco de protección, por vía interurbana sufrió una caída accidental que le ocasionó, como diagnóstico principal, un traumatismo craneoencefálico severo y estallido de lóbulo temporal izquierdo, además de otras lesiones considerables, todo ello constatado. Considerándolo afecto de gran invalidez. La Mutualidad rechazó el siniestro desde un primer momento con fundamento en el art. 7, a) del Reglamento de prestaciones básicas que establece que no están obligados al pago de las indemnizaciones, entre otros supuestos: "*a) Aquellos hechos provocados intencionadamente por el tomador del seguro, asegurado o sus beneficiarios, los derivados de imprudencias temerarias o sean calificados de delito o falta, así como los que entrañen una contravención de leyes o reglamentos.*"

Se justificó el motivo de rechazo en que el asociado circulaba en bicicleta por vía interurbana sin hacer uso del preceptivo casco protector, infringiendo la Ley de Seguridad Vial y el Reglamento vigente en ese momento y, precisamente, fue la falta del uso del casco lo que provocó las graves lesiones del accidente que le afectaron principalmente al cráneo y han motivado que le declaren afecto a gran invalidez. En la demanda se alegó que el accidentado no incurrió en ninguna infracción legal ni administrativa al no portar casco conduciendo su bicicleta, pues el cambio normativo sobre la obligatoriedad de llevarlo entró en vigor después de ocurrir el siniestro y consideraron que las exclusiones del art. 7, a) del Reglamento son limitativas de los derechos del asegurado y, como no fueron expresamente aceptadas, ni aparecen destacadas en el contrato, contravienen el art. 3 LCS. La sentencia dictada en primera instancia desestimó la demanda al acoger los argumentos de la entidad demandada en su contestación a la demanda, el art. 7, a)

El recurso de apelación no prosperó, pues de conformidad con los artículos del reglamento de la mutualidad vigente a la fecha de ocurrir el siniestro, el asegurado estaba circulando en bicicleta contraviniendo la normativa legal y reglamentaria vigente en ese momento, en concreto, no hacía uso del casco protector que era obligatorio y su falta tuvo consecuencias directas en las lesiones sufridas, lo que hizo innecesario analizar el resto de cuestiones planteadas en relación a la aplicación de la cobertura del contrato a la fecha del siniestro, calificación de las lesiones y los intereses del art. 20 LCS. Luego, el fallo fue la desestimación del recurso de apelación presentado por D. Millán y se confirmó la sentencia dictada por el Juzgado de Primera Instancia.

Análisis personal: Los seguros del hogar suelen incluir coberturas de responsabilidad civil, ahora bien, eso no quiere decir que los accidentes sufridos/ocasionados con un VMP o bicicleta estén cubiertos por la póliza contratada. También existe la posibilidad de que estén cubiertos por la póliza pero existan cláusulas limitativas o extintivas en las condiciones generales del contrato, como se desprende de la sentencia anterior. Es por esta razón, muy aconsejable la revisión de todas las coberturas a la que se refiere el seguro del hogar en relación a este tipo de vehículos, así como, las cláusulas limitativas/extintivas de sus derechos y obligaciones. Todo ello, sumado a que, en el accidente producido el usuario de VMP o bicicleta lo hiciera con la máxima precaución posible.

- **SENTENCIAS SOBRE EXPLOSIÓN DE BATERÍA DE VMP**

Otro problema detectado en los VMP es la explosión de las baterías que los componen. Por esta razón, en diferentes CCAA está prohibido subir a un autobús con un VMP, así como, en las líneas de Metro y de Renfe Cercanías. Las CCAA que han hecho estas prohibiciones hasta el 2024 son Andalucía, Cataluña, Islas Baleares, Madrid y País Vasco que prohíben subir a transportes públicos VMP. Renfe no permite subir un patinete eléctrico a ningún tren ni en cercanías ni en

otros trenes como los de media y larga distancia. Este tipo de medidas se adoptaron a raíz de varios sucesos de explosión de las baterías de los VMP. En la estación de la Elipa de la Línea 2, el 17 de octubre de 2023 se produce la explosión de la batería de un patinete eléctrico ocasionando heridas leves a cuatro personas mientras que el último vagón en el que iba a bordo el patinete quedó completamente calcinado, además afectó durante tres horas a la circulación de los trenes. La explosión generó daños en el suelo y en los asientos, así como en las puertas del vagón, reventadas por la explosión. Debido a esta explosión, el humo se extendió por el andén, motivo por el cual este fue desalojado por el personal del Metro.

Podemos destacar otro suceso producido el 01/01/24, en el distrito de San Blas-Canillejas (Madrid), en el que una batería de litio en mal estado de un VMP, en concreto de un patinete eléctrico, hizo saltar por los aires el tabique separador de dos viviendas. Al suceso tuvieron que acudir bomberos del Ayuntamiento en cuestión, policía municipal y miembros del Samur-Protección Civil. Como último caso a destacar y más reciente es el producido el 14/03/24 en la plaza de Santa Aurelia del barrio de la Elipa (Madrid) en un local donde un hombre y una mujer, han resultado heridas leves con quemaduras en la cara y la frente, intoxicación leve por inhalación de humo y un cuadro de ansiedad debido al incendio provocado por la explosión de la batería de litio del patinete eléctrico. Cinco dotaciones de bomberos del Ayuntamiento de Madrid han sofocado el incendio. La explosión ha derribado el muro exterior del local además de arder buena parte de los enseres que se encontraban en su interior, provocando una humareda que también ha afectado al altillo del local.

Estos sucesos reflejan que, la explosión de las baterías de los VMP es posible y, puede provocar consecuencias fatales para el propietario de este tipo de vehículo. Las tres explosiones

mencionadas conllevan graves consecuencias económicas, que en caso de no contar con un seguro que pueda cubrir este tipo de coberturas puede resultar muy perjudicial para los intereses económicos del titular del VMP que le ha explotado la batería. Habría que determinar si la responsabilidad de la explosión pertenece al fabricante de la batería en cuestión, al vendedor o del usuario del VMP por hacer un mal uso del mismo. En todo caso, esto supondrá grandes desembolsos económicos para poder resolver este tipo de conflictos que se pueden generar. Por lo tanto, se hace necesario la obligatoriedad de un seguro para VMP, pues, en caso de darse algún suceso como los mencionados se agilizaría el proceso y podría cubrir este tipo de sucesos (en caso de tener este tipo de cobertura y no fuera extintiva o limitativa) que tan negativos pueden ser para los fabricantes o usuarios/titulares de VMP.

SENTENCIA de la Audiencia Provincial de La Rioja, 104/2022, a 4 de abril de 2022 (recurso 90/2022): El informe pericial aportado por la parte demandante, señala que el incendio se produjo por una explosión previa del motor eléctrico de un skate, que se encontraba en poder de su hijo, quien sufrió también lesiones. El testigo, manifestó que el patinete se encontraba en la sala del domicilio y al comenzar a salir humo, decidió llevarlo a la cocina explotando la batería en el pasillo, causándole lesiones en el antebrazo. También manifestó que no se estaba utilizando en ese momento y que no se estaba cargando. Luego, la demanda se interpone contra la entidad fabricante “QD GLOBAL INTERNATIONAL S.L.” y el vendedor del producto “D.TEODULFO” por la Procuradora, en nombre y representación de “SEGUROS OCASO, S.A.”

La parte demandada combatió la sentencia dictada invocando error en la valoración de la prueba, pues consideró que la parte demandante no acreditó que los daños se produjeran por un defecto del producto, sino por una mala manipulación del mismo. Además, discrepó en relación a

la cuantía de indemnización fijada. D. Teodulfo (vendedor del producto), además de cuestionar también el origen de la explosión, recurre la sentencia al considerar que no puede ser responsable por los daños causados, pues el adquirente del producto conocía los riesgos de seguridad.

Discrepan así del criterio del perito al señalar que el producto era defectuoso en tanto su informe no determina la causa de la explosión. Por ello, esgrimen como otras posibles causas desencadenantes de la explosión, una carga excesiva de la batería, la colocación de un complemento no compatible con el mismo o incluso un golpe por una mala manipulación del producto, sin aportar prueba pericial alguna que contradiga las conclusiones alcanzadas y ello pese a que el vendedor pudo ver el producto dañado, que el perjudicado conservó en su poder, sin que hayan solicitado su examen en ningún momento. Haciendo referencia al art. 139 del TRLGDCU que exige al perjudicado probar el defecto, el daño y la relación de causalidad entre ambos. Tras las investigaciones oportunas el juez concluyó que, no habiéndose demostrado que reuniese las condiciones de seguridad que todo producto debe ofrecer, la explosión de la batería y las consecuencias dañosas que produjo son imputables a un defecto de fabricación, al cumplirse los requisitos con los que se define un producto defectuoso a tenor del artículo 137.1 TRLGDCU, de lo que deriva la responsabilidad del fabricante, que no ha alegado ni probado que concurra causa de exoneración de responsabilidad conforme al art. 140 del citado Texto Refundido, ni ha probado que un elemento externo fuese el causante de la explosión.

Además, la sentencia recurrida no vulnera el art. 116 TRLGDCU, tal como planteó el Sr. Teodulfo (vendedor del producto), pues, *“ningún consumidor puede esperar que el producto adquirido pueda presentar defectos de seguridad, aun cuando se hubieran difundido noticias en relación a dichos productos”*. Todo ello a opinión del juez. Siendo el fallo la confirmación de la

sentencia de primera instancia condenando solidariamente al fabricante y al vendedor a abonar al demandante el importe de 5.249€, más los intereses del art. 576.1 LEC. Además, al vendedor del producto deberá abonar también la cantidad de 500€ al demandante. Procediendo imponer las costas al fabricante del producto.

Análisis personal: En base a sentencias relevantes se puede ver que, existe apreciación judicial al respecto, pues es complejo determinar la culpabilidad en este tipo de sucesos, es decir, a quien es atribuible la responsabilidad en la explosión del VMP. Si se le puede atribuir la responsabilidad al fabricante de este vehículo, al vendedor o al propietario/usuario del mismo. Además, habría que determinar si existe alguna cobertura en la póliza contratada que pueda cubrir este tipo de responsabilidades, es decir, para estos sucesos es importante contratar un seguro de responsabilidad civil u similar, pero no es menos importante, el asegurarse que la póliza ofrece y está contratada este tipo de coberturas.

5. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

5.1. GUÍA SOBRE LOS BENEFICIOS DE LA EXIGENCIA DE UN SEGURO OBLIGATORIO PARA VMP Y EL COLECTIVO CILISTA

Al haber realizado un análisis exhaustivo de los VMP y las bicicletas en relación a los posibles conflictos que pueden surgir en su uso, podemos concluir, con una mayor seguridad, la necesaria obligación de un seguro de responsabilidad civil u similar para este tipo de vehículos. A través de un análisis de la doctrina jurisprudencial como el que se ha realizado, se ha podido comprobar los graves problemas económicos y personales que pueden surgir debido a los múltiples acontecimientos que se pueden ocasionar mediante su uso. Con cuantías de indemnización que, pueden llegar a ser muy elevadas, en función del perjuicio causado a la parte demandante en caso

de que el usuario de VMP o bicicleta resulte culpable, así como, en aquellos supuestos en donde los menores de edad sean los generadores de esa culpabilidad que acarrea responsabilidad para sus tutores o responsables legales en base al art. 1903 CC como hemos visto en las sentencias analizadas al respecto. La oferta actual sobre la contratación de un seguro de responsabilidad civil suele incluir como coberturas básicas la responsabilidad civil y la defensa jurídica con los límites pactados al efecto, tal y como hemos visto, con las dos entidades aseguradoras analizadas en el punto 4.1.2.-. Estas dos coberturas son las que más se ajustan a la mayoría de los sucesos ocasionados con este tipo de vehículos y que, en mi opinión, resultan imprescindibles a la hora de utilizar un VMP o una bicicleta.

Pues, esta afirmación se fundamenta de una manera mucho más consistente una vez analizadas las múltiples sentencias que se generan en relación a este tipo de vehículos. A modo de ejemplos, se pueden mencionar, un accidente que pueda ocasionar lesiones a un peatón por ser atropellado por un usuario de VMP o ciclista, un accidente en el que un vehículo a motor tenga que esquivar de forma brusca a un VMP o bicicleta debido a una negligencia del mismo, causar lesiones graves que puedan dar lugar a una incapacidad permanente o conducir un VMP o bicicleta trucada que pueda pasar de ser un delito menos grave enjuiciado por la vía civil a un delito grave que será enjuiciado por la vía penal, estos, son algunos ejemplos, entre otros muchos que, pueden causar graves perjuicios económicos y personales en el causante de esos hechos si resulta culpable de los mismos y que, en caso de haber contado con un seguro de responsabilidad civil y las coberturas necesarias podría haber sido la entidad aseguradora la que respondiera de las responsabilidades exigidas al efecto.

Estos ejemplos mencionados no son ejemplos fantasiosos ni surrealistas, pues como se han visto en las sentencias analizadas son sucesos actuales y que, se pueden ocasionar en cualquier momento. Por lo tanto, aunque la normativa vigente califique a este tipo de vehículos como “vehículos” y no como “vehículos a motor” no quiere decir que no cuenten con responsabilidades por sus comportamientos, pues al igual que los vehículos a motor son otros actores que actúan en nuestra circulación y que transitan por nuestras carreteras y carriles habilitados para los mismos.

El tema relacionado que se ha tratado a lo largo del presente trabajo se puede decir que es complejo, en gran parte por la irrupción de este tipo de vehículos de forma exponencial en los últimos años, lo cual, no va ligado a una buena adecuación de nuestras infraestructuras y normativa para su uso seguro en la circulación. Los datos explicados reflejan numerosos accidentes en donde, los usuarios de estos vehículos se ven involucrados y, como hemos visto en las sentencias analizadas no hay una doctrina jurisprudencial firme al respecto, pues existen demasiados recursos de apelación en donde se contradice lo expuesto por los jueces ordinarios, incluso, llegando a interpretaciones por el tribunal supremo.

Esto es debido, en gran parte, a una falta de unificación normativa que resuelva de una manera más clara y, no dé lugar a tanta interpretación en los sucesos en los que estos vehículos se ven involucrados. Ello es así, por la dispersión normativa existente, la falta de adecuación de nuestras infraestructuras a la circulación de estos vehículos, la falta de un seguro obligatorio que responda de los daños que puedan ocasionar, los matices en las coberturas y cláusulas limitativas u extintivas fijadas por las entidades aseguradoras, entre otras causas. En cualquier caso, vemos que, en caso de suceder algún tipo de accidente en la que se exijan responsabilidades, aquellas personas involucradas tratan de evadirse de las mismas y, atenerse a aquellas explicaciones que

puedan exonerar esa responsabilidad. Por ello, es importante contar con una defensa jurídica que suele ser ofrecida por las entidades aseguradoras de los seguros de responsabilidad civil, pues cuentan con personal experto en este tipo de litigios.

Con todo el trabajo realizado se intenta aportar un mayor conocimiento a los usuarios de los VMP y bicicletas de sus derechos y obligaciones en el momento que transitan con este tipo de vehículos. En el análisis de las sentencias se puede concluir que, es muy importante la contratación de un seguro de responsabilidad civil u similar para estos vehículos, debido a que, las responsabilidades exigidas pueden ser muy altas tanto si estos usuarios son los causantes o los damnificados. Por ello, es importante contar con una buena defensa jurídica al efecto para poder exonerarte de cualquier responsabilidad o exigir las correspondientes indemnizaciones al efecto, en caso de ser el damnificado. Además, se ha podido observar que la contratación de un seguro de responsabilidad civil u similar no asegura una cobertura indefinida, pues en muchos casos, en caso de ser el causante de los hechos y, ser considerado culpable de los mismos, estas entidades aseguradoras intentan evadirse de responsabilidad debido a cualquier cláusula u limitación que pueda figurar en la suscripción del contrato, ley, reglamento u ordenanza municipal en vigor, así como, el comportamiento del usuario del VMP o bicicleta.

Además la necesidad de que los VMP y bicicletas cuenten con un seguro obligatorio supone dar mayor seguridad jurídica y económica, no sólo a quien contrate el propio seguro por la defensa jurídica que se pueda ejercer en su favor, sino para responder de los daños que ocasionen los conductores de estos vehículos. Es decir, aquellas personas damnificadas por un comportamiento objeto de reproche sobre el usuario de VMP y bicicleta se sentirán más cubiertos si pueden reclamar las consecuencias generadas a un entidad aseguradora, pues a modo de ejemplo,

en el caso de que el usuario de VMP o bicicleta fuera un sujeto en situación económica de insolvencia sería muy complicado poder obtener la indemnización que se ajuste al perjuicio generado a la persona damnificada. Esperamos que con el proyecto de Ley de Seguros de Automóviles se resuelvan en parte los conflictos generados mediante la obligación de un seguro para los VMP y la correspondiente identificación de este tipo de vehículos y sus propietarios/usuarios de los mismos. Aunque, previsiblemente no entrará en vigor hasta el 2026 y no será de aplicación para los usuarios de bicicletas, supone un avance importante que se venía reclamando hace ya varios años debido a los múltiples sucesos en los que estos vehículos se ven involucrados.

5.2. RECOMENDACIONES A LOS PODERES PÚBLICOS

Las demandas de la sociedad actual respecto a que las administraciones públicas intervengan con políticas activas para fomentar un mayor uso de las bicicletas y otros medios alternativos de movilidad se hacen evidente por diversos motivos, entre los cuales podemos mencionar: La adecuación de aparcamientos para bicicletas y VPM con el objetivo de intentar reducir los robos a las bicicletas y reducir los datos de hurto a estos vehículos. Una solución a este problema, además, de crear aparcamientos más seguros para este tipo de vehículos, será como se propone en el proyecto de Ley de Seguros de Automóviles por el Consejo de Ministros aprobado el 28 de mayo de 2024, el instaurar de forma obligatoria un seguro de responsabilidad civil para que puedan hacer frente a este tipo de sucesos y, la inscripción en un registro de la Junta Provincial de Tráfico que corresponda en donde se le será asignada un especie de matrícula o distintivo que permitirá asegurarlos e identificarlos en caso de que se produzca un accidente del que resulten responsables. Aunque, como se redacta en dicho proyecto para las bicicletas no será obligatorio.

Se hace muy necesaria la adecuación de más vías de conexión interurbana e urbana, habilitando calles en los núcleos urbanos, con uso exclusivo para peatones, VMP o ciclistas y con acceso limitado a los vehículos a motor. De esta manera, se evitarían grandes confusiones sobre la normativa vigente por las diversas infraestructuras de red de las carreteras existentes y la adecuada forma de utilizarlas por los actores que intervienen en las mismas. Es muy importante una regulación homogénea que logre unificar las distintas fuentes de derecho existentes en relación a los VMP y bicicletas, respecto a cómo deben circular, si es obligatorio o no un seguro de responsabilidad civil para los mismos, entre otros asuntos que, como hemos visto, se exigen en unas ordenanzas municipales pero en otras no. Lo que provoca, como resulta evidente, una clara confusión entre los usuarios de estos vehículos y el resto de actores viales que transitan a su par.

Esperemos que con la aprobación del proyecto de Ley de Seguros de Automóviles las distintas ordenanzas municipales vayan adelantando el proceso de instauración del proyecto mediante la instauración del seguro de responsabilidad civil para los VMP y bicicletas, así como, un registro que permita su identificación de forma obligatorio, pues la entrada en vigor de dicho proyecto, se presume que, no llegue a entrar a vigor hasta el año 2026. Por lo tanto, las distintas ordenanzas municipales deberán atajar esta aprobación para adecuarla de la manera más rápida posible.

Por otro lado, existe desconocimiento sobre la normativa en el uso de la bicicleta y VPM lo que provoca una mayor falta de interés en el uso de este tipo de vehículos. Mediante la aprobación de la nueva Ley de Seguros de Automóviles se presume que, la distinta normativa será elaborada en base a esta norma, con el objetivo, de evitar la confusión en la población sobre los derechos y obligaciones en la utilización de estos vehículos.

En definitiva, existe gran dispersión normativa sobre la utilización de las bicicletas y VMP en las vías públicas, debido en gran parte a las distintas ordenanzas municipales reguladoras de las mismas, generando con ello gran incertidumbre e inseguridad a los usuarios para su utilización y al resto de actores viales que circulan a su par. El proyecto de Ley de Seguros de Automóviles es un gran avance a las demandas que se venían exigiendo por parte de la población, y que se ha ido justificando a lo largo del presente trabajo en base a datos, jurisprudencia, informes, noticias, entre otros, de instaurar un seguro obligatorio para los VMP y bicicletas, aunque solo serán obligatorios para los VMP, dejando, por lo tanto, a las bicicletas en un lugar de inseguridad jurídica y económica al no hacerlo efectivo para las mismas siendo esta decisión difícil de entender si atendemos a los numerosos datos reflejados sobre la siniestralidad en las que los usuarios de las bicicletas se ven involucrados.

5.3. PROYECTO DE LEY DE SEGUROS DE AUTOMÓVILES

El 28 de mayo de 2024 se aprobó el proyecto de Ley de Seguros de Automóviles por el Consejo de Ministros. El consejo de Ministros ha dado luz verde a dicho proyecto que transpone la Directiva 2021/2128 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021, que regula el seguro de responsabilidad civil para la circulación de vehículos automóviles y el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad. Este proyecto modifica el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y la Ley 20/2015 de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras. Tras la aprobación, el proyecto será remitido al Congreso de los Diputados para su correspondiente tramitación parlamentaria.

Según la norma publicada por la Moncloa, en la norma se establece una definición más clara y amplia de aquellos vehículos que deberán disponer del seguro de responsabilidad civil,

además, mejora el sistema de valoración de las indemnizaciones por daños personales, da mayor seguridad a las víctimas de accidentes en caso de insolvencia por parte de las entidades aseguradoras y mejora el control que hacen las autoridades sobre la existencia del seguro. Es decir, la norma mejoría la cobertura, indemnizaciones y seguridad de las víctimas causados por vehículos a motor. Una de las principales modificaciones que realiza el proyecto es la ampliación de la definición de vehículos a motor, introduciendo, el concepto de vehículo personal ligero, que son los vehículos a motor que pueden alcanzar una velocidad máxima entre 6 y 25 km/h si su peso es inferior a 25 kg o una velocidad máxima entre 6 y 14 km/h si su peso es superior a 25 kg. Entre estos vehículos se encuentran los VMP que, como novedad muy importante es la obligación de disponer de un seguro obligatorio de responsabilidad civil. Buscando con ello, según la nota publicada por la Moncloa, el compatibilizar el impulso al transporte urbano sostenible con la protección a las víctimas de accidentes que se causan con este tipo de vehículos.

La Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración dispondrá de 6 meses desde la publicación de la Ley para emitir una propuesta de desarrollo reglamentario del seguro obligatorio para dichos vehículos con el fin de fijar las características y el alcance de la modificación. Además de ello, el Gobierno deberá de poner en marcha un registro público de vehículos personales ligeros antes del 2 de enero de 2026. Según la nota publicada por Moncloa, el anteproyecto introduce también mejoras sustanciales en las indemnizaciones a las víctimas con el consenso alcanzado por todas las partes involucradas, mediante la manifiesta voluntad de la Administración Pública, asociaciones de víctimas, aseguradoras y expertos en seguros y responsabilidad civil.

Las modificaciones tendrán como objetivo agilizar el procedimiento de valoración de las indemnizaciones, evitando en todo lo posible la vía judicial al permitir acudir a cualquier

alternativa extrajudicial de resolución de conflictos mediante la facilitación de informes médicos y atestados policiales de manera gratuita, y con fijación de plazos más reducidos de valoración médica y emisión de informes. Los importes de las coberturas, serán actualizados conforme al Índice de Precios al Consumo (IPC). Algunos supuestos indemnizatorios se incrementarán o ampliarán para mejorar la cobertura de los afectados. Con el objetivo de conseguir una mayor seguridad a las víctimas de accidentes de tráfico, se ampliarán los supuestos de indemnización cubiertos por parte del Consorcio de Compensación de Seguros, de tal forma que, el Consorcio cubrirá los accidentes en caso de insolvencia por parte de las entidades aseguradoras.

Además la nota publicada por Moncloa afirma que, la Ley 20/2015 de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras será modificada con el fin de incrementar y mejorar las facultades de control del supervisor para garantizar la idoneidad de las personas que dirigen la aseguradora, así como, la introducción de planes preventivos de recuperación como herramienta de anticipación y de gestión de las crisis de las aseguradoras. Las características y el alcance de la póliza que será obligatorio suscribir aún no están claras.

En este sentido, el Gobierno aclara que una comisión será quien valore, en plazo de 6 meses desde la aprobación de la Ley, y especifique un reglamento que fije los mínimos de ese seguro obligatorio. Aunque, como se ha mencionado según la nota publicada por la Moncloa “se actualizará conforme al IPC” y se ampliarán en función de determinados casos y supuestos indemnizatorios. Otra de las medidas contempladas es, precisamente, que los VMP, al igual que el resto de vehículos, se inscriban en un registro de la Junta Provincial de Tráfico que corresponda, donde se le será asignada un especie de matrícula o distintivo que permitirá asegurarlos e identificarlos en caso de que se produzca un accidente del que resulten responsables.

Las bicicletas, entre las que, están incluidas las eléctricas, quedarán exentas de esta nueva obligación. En el caso de las bicicletas eléctricas no se incluyen en este caso porque el motor eléctrico es solo una asistencia al pedaleo y no la fuente principal del movimiento, por lo que no se valora su inclusión en el proyecto. Como hemos justificado a lo largo del presente trabajo, se requiere también la inclusión de las bicicletas en esta obligación, pues existen numerosos sucesos en los que los usuarios de las bicicletas resultan responsables de accidentes con indemnizaciones que pueden llegar a ser muy altas, suponiendo un grave perjuicio económico del responsable en cuestión. El proyecto de Ley, no obstante, tiene un largo recorrido para entrar en vigor, que la norma deberá tramitarse todavía en las Cortes, no teniendo efecto hasta su paso y aprobación con las respectivas modificaciones y enmiendas, en caso de que las haya, en el Congreso de los Diputados y en el Senado. Luego, la Ley se demorará, previsiblemente, hasta el año 2026.

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- PUBLICACIONES

AMBE (2023). El sector de la bicicleta en cifras. Asociación de marcas y bicicletas de España. Recuperado el 28 de mayo de 2024, de:

https://asociacionambe.com/wp-content/uploads/2023/04/Informe_Publico_AMBE_Abril_2023b.pdf

Ayuntamiento de Elche (2022). elche.es. Ordenanza reguladora de la movilidad sostenible dentro del término municipal de Elche 14 de octubre de 2022. Recuperado el 10 de enero de 2024, de:

<https://www.elche.es/wp-content/uploads/2022/07/BORRADOR-OM-MOVILIDAD-SOSTENIBLE-CONSULTA-PUBLICA2.pdf>

Durán, L. (2024). *El Mundo*. Recuperado el 18 de abril de 2024, de:
<https://www.elmundo.es/madrid/2024/03/14/65f33508fc6c836b138b45b8.html>

González Valero, S. (2023). *El Mundo*. Recuperado el 15 de febrero de 2024, de:
<https://www.elmundo.es/madrid/2023/10/17/652ec0bc21efa01c668b45dd.html>

La Moncloa (2024). Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes. Proyecto de Ley de Seguros de Automóviles. Recuperado el 29 de mayo de 2024, de:
<https://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/referencias/Paginas/2024/20240528-referencia-rueda-de-prensa-ministros.aspx>

MAPFRE (2023). Análisis de la siniestralidad de vehículos de movilidad personal 2023. *Fundación MAPFRE*. Recuperado el 10 de abril de 2024, de:
<https://www.fundacionmapfre.org/publicaciones/todas/analisis-siniestralidad-vehiculos-movilidad-personal-2023/>

MAPFRE (2024). Condiciones generales de seguros para bicicletas. *Fundación MAPFRE*. Recuperado el 16 de abril de 2024, de:
<https://www.mapfre.es/particulares/seguros-bicicletas/>

Hidalgo, C. (2024). *ABC*. Recuperado el 17 de febrero de 2024, de:
<https://www.abc.es/espana/madrid/explosion-patinete-revienta-muro-separacion-dos-pisos-20240104130600-nt.html>

ZURICH KLINC. (2024). *Mi seguro de Movilidad Personal*. Recuperado el 20 de mayo de 2024, de:

https://klinc.com/contratar-seguro/lifestyle/movilidad-personal/ELECTRIC_SCOOTER?IDFR=banda

- **NORMATIVA**

BOE (1980). Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro. *Boletín Oficial del Estado*.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1980-22501>

BOE (2015). 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. *Boletín Oficial del Estado*.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722>

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

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2020-13969>

BOE (2022). Resolución de 12 de enero de 2022, de la DGT, por la que se aprueba el Manual de características de los VMP. *Boletín Oficial del Estado*.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2022-987>

DGT (2016). Instrucción 16/V-124, de 3 de noviembre de 2016, sobre vehículos de movilidad personal. *Dirección General de Tráfico*.

<https://docs.gestionaweb.cat/1362/dgt-instr-16-v-124-vehiculos-movilidad-personal-oct-2016.pdf>

DGT (2019). Instrucción 2019/S-149 TV-108, de 3 de diciembre de 2019 sobre aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos . *Dirección General de Tráfico*.

<https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-traffic/S-sanciones/Instruccion-VMP-y-otros-vehiculos-ligeros.pdf>

DGT (2023). Anuario estadístico de accidentes 2022. *Dirección General de Tráfico*.

https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/dgt-encifras/publicaciones/Anuario-Estadistico-de-Accidentes/Anuario-Accidentes-2022_v1_rev.pdf

- JURISPRUDENCIA

Tribunal Supremo. (Sección 991). Sentencia de la Sala de lo Penal número 120/2022 de 10 de febrero de 2022 (recurso 5421/2020)

Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección Tercera). Sentencia número 536/2023 de 22 de noviembre de 2023 (recurso 732/2022).

Audiencia Nacional. Sala de lo Contencioso-Administrativo Madrid (Sección Octava). Sentencia número 2146/2021 de 22 de marzo de 2024 (recurso 2146/2021).

Audiencia Provincial de Baleares, (Sección Cuarta). Sentencia número 29/2021 de 27 de enero de 2021 (recurso 403/2020)

Audiencia Provincial de Barcelona, (Sección Decimotercera). Sentencia número 527/2023 de 26 de septiembre de 2023 (recurso 164/2022).

Audiencia Provincial de Barcelona (Sección vigesimoprimera). Sentencia número 1659/2023 de 26 de octubre de 2023 (recurso 446/2023)

Audiencia Provincial de Cádiz (Sección Segunda). Sentencia número 170/2021 de 19 de mayo de 2021 (recurso 162/2021)

Audiencia Provincial de Granada 33/2022, (Sección Cuarta). Sentencia número 33/2022 de 4 de febrero de 2022 (recurso 462/2021)

Audiencia Provincial de La Rioja (Sección Primera). Sentencia número 104/2022 de 4 de abril de 2022 (recurso 90/2022)

Audiencia Provincial de Madrid (Sección Vigesimoquinta). Sentencia número 425/2018 de 26 de noviembre de 2018 (recurso 428/2017)

Audiencia Provincial de Málaga (Sección Cuarta). Sentencia número 191/2020 de 30 de abril de 2020 (recurso 77/2019).

Audiencia Provincial de Santander (Sección Cuarta). Sentencia número 650/2023 de 09 de noviembre de 2023 (recurso 999/2022)

Audiencia Provincial de Sevilla (Sección Sexta). Sentencia número 364/2022 de 13 de octubre de 2022 (recurso 6531/2020)

Audiencia Provincial de Valencia (Sección Undécima). Sentencia número 224/2023 de 22 de mayo de 2023 (recurso 72/2022).

Audiencia Provincial de Valencia (Sección Undécima). Sentencia 333/2023 de 25 de septiembre de 2023 (recurso 314/2022)

