

UNIVERSIDAD MIGUEL HERNANDEZ DE ELCHE

Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas de Elche



Trabajo Fin de Grado

La responsabilidad civil en accidentes con víctimas vulnerables en la circulación vial (ciclistas, peatones y VMP)

Alumno: Martín Alvarado Cutillas

Tutor: Javier Valero Sánchez

Grado en Seguridad Pública y Privada

Curso académico 2025/2026

Resumen

El trabajo de fin de grado examina de forma sistemática la configuración de la responsabilidad civil en los accidentes de circulación en los que intervienen sujetos especialmente vulnerables, en particular peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal, partiendo de la coexistencia entre el régimen especial de la circulación de vehículos a motor y la cláusula general de responsabilidad extracontractual. A lo largo del análisis se ha expuesto la forma en que nuestro régimen jurídico ha regulado la tutela de las víctimas cuando el daño deriva de la circulación a motor, vinculando el deber de reparar al riesgo propio de la conducción y garantizando la efectividad del resarcimiento y los mecanismos de acción directa, al tiempo que se le otorga importancia a la conducta de los intervinientes a través de la culpa exclusiva y la concurrencia causal.

Asimismo, se estudia la posición jurídica del ciclista como usuario vulnerable e integrado plenamente en el régimen especial de la circulación, describiendo los deberes de cuidado impuestos a los conductores de vehículos a motor y las obligaciones propias del ciclista en materia de comportamiento vial y seguridad, así como la incidencia de tales conductas en la determinación y modulación de la indemnización. Igualmente se ha desarrollado la aplicación del sistema de valoración del daño corporal en los accidentes de tráfico, destacando su función de homogeneización resarcitoria y su importancia para garantizar protección efectiva a quienes sufren lesiones de especial gravedad en contextos de vulnerabilidad física en el tráfico.

Por último, se abordan los inconvenientes derivados de la irrupción de los vehículos de movilidad personal en el tráfico urbano, poniendo en la palestra su inicial incorporación al régimen de circulación sin una integración paralela en el sistema especial de responsabilidad civil y aseguramiento obligatorio, lo que desplazó durante años la reparación del daño al ámbito de la culpa extracontractual común.

Palabras clave: Responsabilidad civil; víctimas vulnerables; vehículos de movilidad personal; LRCSCVM; art. 1902 CC.

Abstract

The final degree project systematically examines the configuration of civil liability in traffic accidents involving particularly vulnerable subjects, in particular pedestrians, cyclists and users of personal mobility vehicles, based on the coexistence between the special regime for the circulation of motor vehicles and the general clause on non-contractual liability. Throughout the analysis, the way in which our legal system has regulated the protection of victims when the damage derives from motor traffic has been exposed, linking the duty to repair to the risk of driving and guaranteeing the effectiveness of compensation and direct action mechanisms, while giving importance to the conduct of the participants through exclusive fault and the concurrence of causes.

Likewise, the legal position of the cyclist as a vulnerable user and fully integrated into the special traffic regime is studied, describing the duties of care imposed on motor vehicle drivers and the obligations of the cyclist in terms of road behaviour and safety, as well as the impact of such behaviour on the determination and modulation of compensation. The application of the system for assessing bodily injury in traffic accidents has also been developed, highlighting its function of compensatory homogenization and its importance in guaranteeing effective protection to those who suffer particularly serious injuries in contexts of physical vulnerability in traffic.

Finally, the inconveniences derived from the irruption of personal mobility vehicles in urban traffic are addressed, bringing to the fore their initial incorporation into the circulation regime without a parallel integration into the special system of civil liability and compulsory insurance, which displaced for years the reparation of damage to the field of common non-contractual fault.

Keywords: Civil liability; vulnerable victims; personal mobility vehicles; LRCSCVM; art. 1902 CC.

| | |
|--|----|
| Resumen | 2 |
| Abstract | 3 |
| Abreviaturas | 6 |
| 1. Introducción | 7 |
| 1.2. Justificación del tema | 8 |
| 2. MARCO TEÓRICO | 10 |
| 2.1. Delimitación del objeto de estudio (víctimas vulnerables: peatones, ciclistas y usuarios de VMP) | 10 |
| 2.2. Marco jurídico de la responsabilidad civil en la circulación vial | 11 |
| 2.2.1. Concepto y naturaleza de la responsabilidad civil | 11 |
| 2.2.2. Fundamento normativo | 13 |
| 2.2.3. Principio de responsabilidad objetiva en la circulación | 22 |
| 2.3. Protección jurídica de las víctimas vulnerables | 25 |
| 2.3.1. Concepto de “víctima vulnerable” en la normativa nacional y europea | 26 |
| 2.3.2. Marco europeo | 28 |
| 2.3.3. Principio de prioridad de protección de peatones y ciclistas | 33 |
| 3. Objetivos e Hipótesis | 34 |
| 3.1. Objetivo General | 34 |
| 3.2. Objetivos específicos | 34 |
| 3.3. Hipótesis | 36 |
| 4. Metodología | 36 |
| 5. Resultados | 38 |
| 5.1. Responsabilidad civil en accidentes con peatones | 38 |
| 5.1.1. Atropellos en pasos de peatones y zonas urbanas | 39 |
| 5.1.2. Culpa exclusiva de la víctima y concurrencia de culpas | 41 |
| 5.2. Responsabilidad civil en accidentes con ciclistas como sujetos vulnerables en la circulación | 44 |
| 5.2.1. Convivencia en calzada y carril bici | 48 |
| 5.2.2. Uso de casco y su incidencia en la indemnización | 50 |
| 5.3. Responsabilidad civil en accidentes con usuarios (VMP) | 51 |
| 5.3.1. Regulación actual de los VMP, carencias y lagunas normativas | 53 |

| | |
|---|----|
| 5.3.2. Problema del seguro obligatorio en VMP | 55 |
| 6. Conclusiones | 57 |
| Bibliografía | 60 |
| . Jurisprudencia | 67 |



Abreviaturas

| | |
|-----------------|--|
| AP | Audiencia Provincial |
| Art./s | Artículo/s |
| CC | Real Decreto por el que se publica el Código Civil. |
| CP | Ley Orgánica 10/1995, del Código Penal |
| DGT | Dirección General de Tráfico |
| LEC | Ley 1/2000, de Enjuiciamiento Civil |
| LECrim | Real Decreto de 14 de septiembre de 1882 por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal. |
| LEV | Ley 4/2015, del Estatuto de la víctima del delito. |
| LRCSCVM | Real Decreto Legislativo 8/2004, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. |
| LSV | Real Decreto Legislativo 6/2015 que aprueba Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. |
| RD | Real Decreto |
| RDL | Real Decreto Legislativo |
| RGC | Real Decreto 1428/2003, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación |
| RGV | Real Decreto 2822/1998, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. |
| RSORCCVM | Real Decreto 1507/2008, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. |
| SAP | Sentencia Audiencia Provincial |
| STS | Sentencia del Tribunal Supremo |
| TRLGDCU | Real Decreto Legislativo 1/2007, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios |
| TS | Tribunal Supremo |
| VMP | Vehículos de Movilidad Personal |

1. Introducción

La circulación vial en España ha cambiado sobre todo en las ciudades, pues hoy conviven peatones, ciclistas y vehículos a motor en espacios cada vez más densos. A los que debemos sumar la aparición y expansión de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), los cuales implican nuevas formas de riesgo y de convivencia en la vía pública. A pesar de tener límites de uso, su implementación no ha sido uniforme y la casuística de conflictos con peatones, ciclistas y turismos crece, revelando zonas grises en la práctica y distribución de responsabilidades (Pérez González, 2023).

En este escenario, la siniestralidad urbana y sus consecuencias se han vuelto un problema visible y persistente, con un peso elevado de los usuarios vulnerables en las víctimas mortales y graves, obligando a las autoridades a mirar el fenómeno con datos recientes y a enmarcar el debate jurídico desde la realidad de la movilidad cotidiana.

La evidencia reciente muestra que los usuarios vulnerables concentran una proporción muy elevada de índices de mortalidad y morbilidad grave en zonas urbanas, lo cual obliga a reforzar nuestra legislación a partir de la realidad empírica y no solo del marco normativo. Así, en 2024 fallecieron 488 personas en vías urbanas y el 79% eran peatones, motoristas, ciclistas y usuarios de VMP, dejando de relieve una exposición diferencial que el régimen resarcitorio no puede ignorar si aspira a ser eficaz y equilibrado; a su vez, los entornos urbanos concentraron el 65% de siniestros con víctimas y el 53% de heridos graves, lo que refuerza la necesidad de analizar la legislación y no solo en el tenor literal de las normas, especialmente cuando la meta europea de reducción a 2030 avanza con lentitud y exige respuestas internas coherentes con esa orientación de política pública (DGT, 2024; DGT, 2025).

Ante esta realidad entra en juego la responsabilidad civil, como el deber de reparar el daño que nace del riesgo de poner un vehículo en la vía, por eso, es el conductor el que responde al crear ese riesgo durante la conducción, pero también responde el propietario cuando este facilita el uso de su vehículo a un tercero que ocasiona el daño, además participa la aseguradora porque el seguro obligatorio traslada a un tercero solvente la carga económica

del siniestro y permite a la víctima reclamarle directamente para hacer efectiva la indemnización dentro de los límites de la póliza. El alcance de esa reparación deberá ser ajustado si concurren factores como la culpa exclusiva de la víctima, la concurrencia de culpas o la fuerza mayor, de tal manera que el sistema combine una tutela eficaz del perjudicado con una atribución coherente con el riesgo creado en la conducción (Martín López, 2024).

1.2. Justificación del tema

Si bien es cierto que, en nuestro territorio, la circulación de vehículos sostiene el intercambio económico y la movilidad cotidiana al permitir transportar mercancías y personas con celeridad y relativa seguridad, también es evidente que tal utilidad exige reglas claras para mantener un equilibrio donde convivan vehículos a motor y personas en los espacios públicos, por lo que el ordenamiento ha ido estableciendo una regulación orientada a preservar esa armonía en la vía.

En ese contexto, el régimen jurídico ha diseñado una tutela reforzada para las víctimas de accidentes de circulación a través de un modelo que atribuye responsabilidad objetiva o por riesgo con atenuaciones, dado que admite causas de exoneración tasadas, y con una finalidad práctica de facilitar al perjudicado que pueda reclamar una indemnización sin imponerle la carga de acreditar la culpa o negligencia del conductor, pues este responde por el riesgo inherente a la conducción; todo ello es parte integral de la cláusula general de la responsabilidad extracontractual prevista en el art. 1902 CC¹, que obliga a reparar el daño causado por acción u omisión cuando interviene culpa o negligencia (Rodao Arranz, 2023).

Ahora bien, una de las bases complejas del derecho de daños es la conducta del propio perjudicado y en su incidencia en el resultado resarcitorio, porque la respuesta puede oscilar desde la irrelevancia de esa conducta hasta la exclusión de responsabilidad, pasando por reducciones proporcionales de la indemnización; pero este debate se complica aún más en materia de tráfico porque el régimen combina un sistema de derecho común, que pivota en

¹ Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil. Gaceta de Madrid núm. 206, de 25/07/1889.

el art. 1902 CC, con múltiples regímenes especiales que desplazan o matizan aquella cláusula en sus ámbitos de aplicación, de allí la necesidad de fijar claramente los títulos de imputación y causas de exoneración específicas para la circulación (Peña López, 2014).

En este marco, el RDL 8/2004² (LRCSCVM) y el RD 1507/2008³ (RSORCCVM), su Reglamento de desarrollo son normativa de referencia por establecer el seguro obligatorio de responsabilidad civil para los propietarios de vehículos a motor además de concentrar una serie de reglas sobre cobertura, límites y acción directa del perjudicado, de modo que el análisis del ámbito de aplicación y de los elementos configuradores de la responsabilidad automovilística será decisivo, porque la ausencia de cualquiera de esos elementos impide que nazca la responsabilidad propia del tráfico y obliga a redirigir el caso a las reglas comunes (Hibars González, 2017).

Por otra parte, al ampliarse el uso de los VMP la movilización urbana también se ha modificado trayendo consigo desafíos específicos que reclaman coherencia normativa, porque se han intensificado los problemas de seguridad vial, de convivencia con peatones, ciclistas y de articulación de un marco uniforme y armonizado; desde la perspectiva civil, además, la ausencia o debilidad de la obligatoriedad de un seguro de responsabilidad para determinados supuestos ha tenido impacto directo en la efectividad del resarcimiento cuando ocurre un siniestro.

Asimismo, nos encontramos con otra dispersión normativa municipal que complica el cumplimiento y la previsibilidad en contextos de movilidad entre municipios, pues lo que para un ciudadano es un trayecto cotidiano en el que puede atravesar varios sitios locales, con ordenanzas diferentes y con requisitos que no coinciden sobre espacios de circulación, equipamiento o aseguramiento, implica respuestas jurídicas dispares ante hechos semejantes y pone a prueba la compatibilidad entre marcos locales y reglas estatales.

² Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. BOE núm. 267, de 05/11/2004.

³ Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. BOE núm. 222, de 13/09/2008.

En este punto es determinante la reciente aprobación de la Ley 5/2025⁴, porque actualiza el perímetro del seguro del automóvil para culminar la transposición de la Directiva (UE) 2021/2118⁵ y, a la vez, introduce el seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos personales ligeros, que en la práctica era el eslabón que faltaba para cubrir la micromovilidad que no encajaba plenamente en el régimen clásico de la LRCSCVM. Si bien esta reforma no sustituye la LRCSCVM ni al RSORCCVM, si complementa y reajusta con un diseño que prevé desarrollo reglamentario y periodos transitorios, de manera que durante un tiempo coexisten escenarios pre y post-reforma en los que la tutela de la víctima puede variar según fecha, póliza y municipio, reforzando entonces la necesidad de ordenar la articulación normativa planteada.

De este modo, y sin prejuzgar conclusiones, el estudio se justifica porque la protección efectiva de peatones, ciclistas y usuarios de VMP depende de ordenar con precisión la articulación normativa entre la cláusula general del art. 1902 CC, la LRCSCVM y las ordenanzas locales, evaluando si la diversidad normativa genera incertidumbre en la práctica, o si la cláusula general requiere ser reinterpretada o ajustada para escenarios urbanos densos o si, por el contrario, el incremento de siniestros se explica por el cambio del patrón de movilidad debido a los nuevos medios de transporte, cuestión que este trabajo abordará analizando y comparando esta diversidad normativa (Meso Bastero, 2025).

2. MARCO TEÓRICO

2.1. Delimitación del objeto de estudio (víctimas vulnerables: peatones, ciclistas y usuarios de VMP)

Nos limitaremos a estudiar la responsabilidad civil por accidentes de circulación que involucran víctimas vulnerables entendidas, a estos efectos: peatones, ciclistas y usuarios de

⁴ Ley 5/2025, de 24 de julio, por la que se modifican el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras. BOE núm. 178, de 25/07/2025.

⁵ Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021 por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad. DOUE núm. 430, de 2 de diciembre de 2021.

VMP en el territorio español. En consecuencia, se excluyen otros colectivos a menudo considerados vulnerables, como motoristas, porque no forman parte del objeto de estudio y su inclusión alteraría el alcance y la extensión del análisis; igualmente, se excluyen los supuestos de responsabilidad contractual derivados del transporte o de relaciones específicas, ya que aquí se aborda la responsabilidad extracontractual orientada al resarcimiento del daño en la circulación.

Desde el punto de vista material, se analizarán los criterios de imputación del riesgo y su modulación en casos con peatones, ciclistas y usuarios de VMP, atendiendo a culpa exclusiva de la víctima, concurrencia de culpas y fuerza mayor, así como el papel del seguro obligatorio y de la acción directa del perjudicado en la efectividad del resarcimiento; integrando la valoración del daño conforme al baremo y su coordinación con prestaciones públicas y coberturas privadas, evitando extender el estudio a la sanción administrativa o a la calificación penal del hecho, salvo cuando ello incida de modo relevante en la atribución civil. Y, también se analizará la articulación normativa entre la cláusula general del art. 1902 CC, la LRCSCVM y su Reglamento, junto con la nueva normativa introducida por la Ley 5/2025 para los VMP.

2.2. Marco jurídico de la responsabilidad civil en la circulación vial

2.2.1. Concepto y naturaleza de la responsabilidad civil

En la circulación vial, la responsabilidad civil se entiende como un mecanismo de tutela que traslada al generador del riesgo el deber de reparar los daños causados a terceros, dando prioridad a la protección del perjudicado ante la dificultad probatoria propia del tráfico moderno. Se considera que esta función resarcitoria se aplica con lógica distributiva del riesgo creado por la puesta en circulación del vehículo y se articula con reglas que facilitan el acceso a la indemnización, evitando que la víctima quede atrapada en debates puramente culposos cuando el daño es típico del tráfico (Basozabal Arrue, 2015).

Ahora bien, la naturaleza de esta responsabilidad en tráfico no se agota en la culpa del conductor, porque el legislador ha configurado un modelo con rasgos de objetivación por riesgo, quien pone en circulación un vehículo, asume las consecuencias dañosas típicas de

esa actividad sin necesidad de que la víctima pruebe la culpa, sin perjuicio de las causas de exoneración. Esta opción dogmática se manifiesta en la regla de atribución (art. 1 LRCSCVM) y en la acción directa (art. 7), que permite al perjudicado dirigirse contra la aseguradora para hacer efectivo el crédito indemnizatorio dentro de los límites de la póliza, reforzando la función resarcitoria y el acceso a la reparación.

En consecuencia, la responsabilidad civil se caracteriza por su doble vertiente; de un lado, conserva los elementos clásicos de la responsabilidad extracontractual (art. 1902 del CC) para supuestos no cubiertos por el régimen especial; de otro, despliega reglas específicas de imputación y aseguramiento para los siniestros de tráfico, previendo la exclusión de responsabilidad en caso de culpa exclusiva de la víctima, la reducción proporcional cuando exista concurrencia de culpas y la exoneración por fuerza mayor, y con un papel primordial del seguro obligatorio como medio de transferencia del riesgo hacia un tercero solvente.

Desde esta perspectiva, un hecho en la circulación funciona como categoría dogmática que delimita el campo de aplicación del régimen especial y orienta la imputación del daño en accidentes de tráfico. Aunque no toda interacción con un vehículo activa automáticamente el sistema propio del tráfico, sino que es preciso verificar si el suceso encaja en esa idea funcional de circulación, lo que repercute en la regla aplicable y en la vía indemnizatoria disponible para la víctima (Badillo Arias, 2015).

Un rasgo característico es la acción directa del perjudicado frente a la aseguradora del responsable, figura concebida como una garantía autónoma orientada a la efectividad de la reparación y a la neutralización de riesgos de insolvencia, cuya finalidad práctica no es meramente procesal, sino sustancial, porque desplaza parte del riesgo económico del siniestro hacia un tercero solvente y simplifica la vía de cobro, reforzando la función protectora del régimen de responsabilidad civil en tráfico.

Asimismo, la concurrencia de culpas y la culpa exclusiva de la víctima son criterios de reducción o exclusión de la responsabilidad, en atención a su incidencia causal en el daño. Pero en materia de tráfico, estos criterios no desactivan la lógica de riesgo, aunque sí permiten corregir el *quantum* indemnizatorio o, en casos límite, excluyen la responsabilidad, preservando la coherencia entre imputación y prevención (Solé Feliu, 1997).

Sin embargo, la emergencia de los VMP ha reavivado el debate doctrinal sobre el alcance de esa objetivación por riesgo y sobre la suficiencia de las categorías tradicionales para encajar nuevas formas de micromovilidad. Porque la determinación del estándar de diligencia, el papel del casco y la necesidad de aseguramiento específico influyen en la calificación jurídica del siniestro y en la respuesta resarcitoria.

2.2.2. Fundamento normativo

Conviene destacar que la responsabilidad civil no se agota con el incumplimiento contractual (art. 1101 CC), porque su base se encuentra en el mandato de no dañar a otro, que en el Derecho español se proyecta a través de la cláusula general del art. 1902 CC. De esa manera, quien genera un daño que le es imputable debe repararlo, sea que la obligación derive de un contrato o de un hecho ilícito extracontractual; el punto de partida, por tanto, es doble, el deber de no lesionar y de resarcir cuando el daño se produce.

Bajo esta premisa, una línea doctrinal sostiene que el Derecho de daños es parte del Derecho de obligaciones con cierto grado de autonomía, al organizar un conjunto propio de reglas sobre imputación, causación y reparación. Explicando así por qué, en la práctica, la tutela resarcitoria se forma con criterios específicos y no como simple apéndice del régimen contractual, especialmente cuando se trata de daños derivados de la circulación y de víctimas vulnerables (Díez Picazo, 2011).

Asimismo, puede defenderse su proyección constitucional de tutela resarcitoria cuando el daño incide en bienes protegidos constitucionalmente, en particular la integridad física y moral (art. 15 CE)⁶, los derechos a la intimidad e inviolabilidad del domicilio (art. 18 CE) y la propiedad privada (art. 33.1 CE) (Reglero Campos, 2003).

Ahora bien, la realidad del tráfico añade una exigencia práctica, porque la víctima suele desconocer cómo se produjo exactamente el siniestro o no puede probar con facilidad la negligencia concreta del conductor. Frente a ese escenario, el régimen especial de la circulación sitúa su atención en el riesgo propio de poner un vehículo en la vía y facilita el acceso a la indemnización, sustentado en la LRCSCVM y en su Reglamento (RD 1507/2008),

⁶ Constitución Española. BOE núm. 311, de 29/12/1978.

estableciendo dos ejes de referencia: la regla legal de imputación por riesgo (art. 1 LRCSCVM) y la acción directa (art. 7 LRCSCVM), que permite a la víctima dirigirse contra la aseguradora, en sujeción con lo previsto en la Ley 35/2015 en materia de valoración del daño.

Sin embargo, esta estructura se ha actualizado tras aprobar la Ley 5/2025, adaptándose a la Directiva (UE) 2021/2118 y crea el seguro obligatorio, cerrando brechas en la micromovilidad y fijando un tránsito con desarrollo reglamentario.

2.2.2.1. Responsabilidad civil extracontractual (arts. 1902 y ss. CC)

La responsabilidad extracontractual del art. 1902 del CC impone al causante de un daño la obligación de repararlo cuando el perjuicio se produce por acción u omisión culposa o negligente y no existe vínculo previo entre las partes. Lo importante está en los cuatro elementos que el juez debe apreciar con rigor, una conducta imputable, daño cierto, nexo causal no interrumpido y una falta de diligencia valorada. A partir de ahí, la víctima puede exigir la reparación y el autor no puede ampararse en alegaciones genéricas, porque el sistema requiere una explicación concreta sobre la diligencia desplegada y sobre eventuales causas externas que rompan la causalidad.

Además de fijar esos elementos, la norma exige decidir si el caso se reclama por vía contractual o extracontractual, porque el régimen aplicable cambia si el daño proviene del incumplimiento de un contrato o si nace fuera de él; de modo que cuando el origen es contractual la pretensión se rige por el art. 1101 CC y, cuando surge sin relación previa, la base es el art. 1902 CC con sus exigencias de conducta, daño y nexo causal.

A criterio de la doctrina, la responsabilidad civil está sujeta a la acción del causante a reparar la lesión que su conducta ha generado en la esfera personal o patrimonial del perjudicado, y en sede extracontractual ese deber se apoya en el art. 1902 CC cuando no hay vínculo anterior y concurren los elementos de hecho que permiten imputar el resultado; de este modo se asegura una respuesta resarcitoria suficiente cuando la lesión no encuentra cobertura en una obligación preexistente (Díez-Picazo et. al., 1989).

Ahora bien, en la práctica surgen casos en los que el mismo hecho puede presentarse ante el juez con fundamento contractual o con la cláusula general del art. 1902 CC, y los ejemplos clásicos son los daños sobre bienes arrendados, depositados o transportados. Si el contrato prevé el supuesto, rige su régimen; pero si no lo prevé, la acción aquiliana ofrece un cauce eficaz de resarcimiento. Y, en estos casos el TS⁷ se ha inclinado por preservar la indemnidad de la víctima, aunque en ocasiones tiende a negar la vía extracontractual si el daño se sitúa en la rigurosa órbita de lo acordado.

No obstante, este criterio debe ser interpretado en sujeción al art. 1258 CC, porque el contenido del contrato no se limita a su literalidad, también incluye las consecuencias que derivan de su naturaleza, de la buena fe, de los usos y de la ley; por eso, si el acuerdo así integrado cubre el supuesto dañoso, procede la respuesta contractual, y si no permanece abierta a la acción de restablecer la lesión (art. 1902 CC).

Cuando coinciden una regla general y una especial, prevalece la especialidad, de modo que las previsiones contractuales que regulan con precisión la responsabilidad por el hecho dañoso desplazan la aplicación de la cláusula general del art. 1902 CC, mientras que, si falta previsión la vía extracontractual cumple la función de cierre para evitar espacios sin tutela (Betti, 1975).

En los casos intermedios la doctrina jurisprudencial de la unidad de culpa civil, también conocida como yuxtaposición de responsabilidades, ofrece un criterio más estable: si el daño proviene del incumplimiento estricto de lo convenido, la responsabilidad es contractual; si deriva del deber de seguridad propio de la relación, el perjudicado puede optar entre la acción contractual o la extracontractual, o presentar los hechos para que el órgano judicial determine en función de la realidad acreditada.

Sin embargo, la elección de cualquiera de estas vías tiene efectos procesales directos, porque el plazo de ejercicio difiere según el fundamento: cinco años para las acciones basadas en el contrato (art. 1964.2 CC) y un año para las acciones de responsabilidad extracontractual desde que el perjudicado conoce el daño (art. 1968.2 CC); la calificación correcta desde el

⁷ STS 349/2012, de 11 de junio. Rec. 1905/2009. ECLI:ES:TS: 2012:3950.

inicio evita pérdidas de tutela por prescripción y alinea la estrategia probatoria con el régimen aplicable.

En cuanto a los criterios de imputación, se plantean dos criterios. El régimen subjetivo que exige culpa o negligencia (art. 1902 CC) y extiende la responsabilidad por hechos de quienes dependen del responsable (art. 1903 CC), y el régimen objetivo que desplaza su atención a la conexión causal y el riesgo propio de ciertas actividades, como prevé el art. 1905 CC y leyes especiales que trasladan el coste del daño cuando la actividad presenta peligros típicos, siempre con respeto de las causas que excluyen la imputación.

Esta objetivación no convierte la responsabilidad en un automatismo y debe conciliarse con los principios de presunción de inocencia y prohibición de indefensión (art. 24 CE), de manera que solo procede imponerla cuando el agente omite las precauciones exigibles para evitar el daño a terceros, por ejemplo, en materia de señalización, cumplimiento del deber de aseguramiento cuando corresponda o uso de dispositivos de seguridad. Con esa base, se puede aplicar el art. 1902 CC para la reparación fuera del contrato y se coordina con los supuestos de objetivación para ofrecer una respuesta coherente a la lesión jurídicamente relevante (Moraga Ruiz, 2022).

2.2.2.2. Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (LRCSCVM)

La reforma operada por la LRCSCVM responde a la exigencia de los Estados a incorporar la Directiva (UE) 2021/2118 a la legislación interna, al mismo tiempo, ajustar el régimen español de reparación de daños derivados de la circulación a la realidad en siniestros cada vez más compleja. De forma general, su intención es reordenar y reforzar la protección de las víctimas, para que sean indemnizados y con menos conflictos sobre quién responde y en qué condiciones lo hace el seguro en un siniestro de circulación. Y, al mismo tiempo, nuestro legislador aprovecha esta transposición para resolver cuestiones que ya venían generando debate, pues afectaban la respuesta resarcitoria y que, por su relevancia terminaban sometidas a criterio judicial cuando surgían discrepancias en su aplicación (Relaño y otros, 2025).

Su normativa establece dos regímenes de responsabilidad en atención al tipo de daño causado en accidentes de circulación. Cuando afecta bienes materiales, nos remite al régimen general del CC, de modo que para imputar los daños hay que acudir a las reglas comunes de responsabilidad extracontractual, valorando la conducta del causante conforme a los criterios del art. 1902 y siguientes. Sin embargo, cuando el daño recae sobre personas, el tratamiento es distinto, configura un régimen específico que se aparta del esquema clásico de culpa, con el fin de asegurar que el daño corporal sufrido sea reparado.

Este régimen especial para los daños personales está sustentado en que la circulación de vehículos de motor genera un riesgo que debe ser asumido por quien lo introduce en el tráfico. Por ello, la ley permite que el perjudicado sea resarcido sin necesidad de probar culpa o negligencia del conductor, y limita de forma expresa a dos las causas que permiten excluir la responsabilidad. La culpa exclusiva de la víctima y la fuerza mayor que resulte ajena a la conducción o al funcionamiento del vehículo.

No obstante, no se puede mezclar el régimen cuasi objetivo que rige para los daños corporales con la regla probatoria aplicable en daños materiales. En estos últimos se mantiene la reclamación según (art. 1902 CC y ss.), pero la LRCSCVM desplaza la carga probatoria por el riesgo propio de conducir, por considerar que la conducción crea peligro en la vía y exige que quien conduce dé cuenta de su forma de actuar cuando se discute un daño en bienes.

En efecto, cuando se reclaman daños materiales el peso recae en el demandado, debiendo acreditar que actuó con el cuidado exigible según las circunstancias. En tal sentido, entendemos que, en muchos siniestros, el proceso que conduce al daño incluye elementos técnicos o de hecho que el perjudicado no puede conocer ni reconstruir con facilidad para sostener su demanda, mientras que el demandado sí suele tener mejor acceso a esos elementos y puede explicar con mayor precisión qué ocurrió y por qué su conducta se ajustó a lo exigible (Díez-Picazo Ponce De León, 2000).

El RSORCCVM en su art. 1 nos indica el ámbito de aplicación de la LRCSCVM, aclarando dos conceptos sin los cuales no se puede aplicar correctamente el régimen de responsabilidad y seguro. Pues prevé criterios que condicionan la respuesta jurídica, con los que se determina si el siniestro queda sometido al sistema propio de la circulación o fuera de él.

Con carácter general, son vehículos a motor, los aptos para circular por superficie terrestre y que se impulsan a motor, incluso, ciclomotores y vehículos especiales, remolques, semirremolques, siempre que para circular se les exija autorización administrativa en sujeción a la normativa de tráfico, circulación y seguridad vial. Exceptuando los vehículos que circulan por vías propias, tranvías o ferrocarriles, vehículos eléctricos de juguetes y sillas de ruedas.

Asimismo, en el art. 1 bis del RSORCCVM se define el hecho de la circulación como el suceso dañoso que nace del riesgo propio de conducir un vehículo a motor, indistintamente de que ocurra en una vía urbana o interurbana, en terrenos privados o públicos aptos para circular. Este concepto también alcanza lo que sucede en aparcamientos y garajes, y espacios que a pesar de no estar destinados para circular son de uso común, por ende, también implican riesgos al conducir y generan responsabilidad civil.

Igualmente, la misma norma fija límites estableciendo excepciones al hecho de circulación, dejando fuera de esta definición los daños acaecidos en pruebas deportivas realizadas en circuitos destinados a esa actividad, los que deriven del uso del vehículo destinados a tareas agrícolas o industriales, los desplazamientos en espacios donde no rige la normativa de tráfico a la que se remite la regla general, por ejemplo, aeropuertos o puertos, y el uso de vehículo como medio para la comisión de delitos dolosos contra bienes y/o personas, pues en ese caso el daño no se relaciona con el riesgo propio de circular, sino acción intencional (López González, 2022).

En este caso también hay que tener en cuenta que al no considerar el daño un hecho de circulación, los perjuicios quedan fuera del ámbito del seguro obligatorio, (art. 1.6 LRCSCVM niega cobertura en estos supuestos y el reglamento lo confirma (art. 2.3 RSORCCVM)).

A la par, en los casos donde el vehículo a pesar de no estar circulando al momento del suceso causa daño al estar parado ocasionalmente. Un ejemplo es el transporte público, que en su ruta se detiene y, por causas internas del propio vehículo, ocasiona un incendio que afecta a vehículos cercanos. Entendiendo que el daño es parte del hecho de la circulación, porque la parada es parte del trayecto y se explica por el propio desplazamiento del vehículo, de modo

que no se trata de un uso distinto o ajeno a la circulación. En consecuencia, el TS considera que, aunque el vehículo no se mueva en el momento del incendio, el daño se integra al riesgo que nace del uso del vehículo en el tráfico cuando la detención es parte del trayecto y no responde a un uso ajeno a la circulación⁸.

2.2.2.3. Ley de Tráfico y Seguridad Vial (modificaciones recientes sobre Vehículos de Movilidad Personal (VMP))

La legislación estatal en materia de seguridad vial es regulada por el RDL 6/2015 (LSV)⁹, y por RD 1428/2003¹⁰ que aprueba el Reglamento General de Circulación (RGC), y adicionalmente la normativa municipal, por ser el centro de convivencia entre VMP y peatones.

La LSV define con carácter general las normas de comportamiento en la vía, deberes de usuarios (art. 9) y las competencias de las Administraciones públicas (art. 4 para el Estado y art. 7 para municipios), sin necesidad de enumerar de forma exhaustiva cada medio de transporte. Al igual que las normas de seguridad vial, uso compartido del espacio público y respeto a los peatones, aplicables también a los usuarios de VMP, en la medida en que estos participan en la circulación y generan riesgos que deben ser ordenados conforme a criterios de seguridad y convivencia.

No obstante, a falta de una regulación específica en la LSV el tratamiento de los VMP se ha canalizado, fundamentalmente, a través de normas reglamentarias y del ejercicio de la potestad normativa municipal a quienes se les ha atribuido la competencia para regular el tráfico en las vías urbanas (art. 7 LSV), a través de ordenanzas que establecen reglas sobre la circulación de VMP, describiendo los espacios por los que pueden transitar, límites de velocidad, condiciones de uso y restricciones en zonas peatonales.

⁸ STS 816/2011 del 06 de febrero de 2012. Rec. 977/2008. ECLI:ES:TS: 2012:1581.

⁹ 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. BOE núm. 261, de 31/10/2015.

¹⁰ Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. BOE núm. 306, de 23/12/2003.

En virtud a la autonomía otorgada a los entes locales (art. 140 CE), han establecido en sujeción a lo previsto en el art. 7.2 LSV sus ordenanzas de movilidad, tráfico y circulación, pero siempre en consonancia a la LSV y RGC por ser el Estado quien tiene competencia en el régimen general tráfico y circulación de vehículos a motor.

Así lo ha reiterado el TS¹¹, al señalar que la capacidad normativa de las entidades locales debe ser entendida como un espacio propio para decidir y no queda agotada por la ley estatal, se integra con ella desde el principio de autonomía local. permitiéndoles adoptar decisiones que afectan directamente la vida urbana. En consecuencia, el municipio no actúa como simple ejecutor de mandatos, dispone de margen para definir la organización del uso de sus espacios públicos

Sin embargo, esta remisión de competencias en ordenanzas locales ha generado una regulación dividida, en la que cada municipio ha aprobado sus propias normas con criterios que además no coinciden. Donde un mismo usuario de VMP podrá estar sometido a reglas distintas según el municipio que circule, dificultando a estos usuarios conocer sus obligaciones para circular (Cabañete Gómez, 2019).

En ese contexto, el Estado empieza a ordenar el uso de los VMP a través de criterios transitorios de la DGT¹², dirigido a policías y ayuntamientos, pero que sirvió para que el uso de los VMP recibiera el tratamiento de vehículos a efectos de disciplina de circulación y de conductas sancionables, aunque aún no se había definido en el RGC. Sin embargo, ese criterio permitió sancionar comportamientos que ya afectaban la seguridad vial, por circular por aceras o zonas peatonales, usar el móvil durante la conducción o incumplir deberes de sometimiento a pruebas de alcohol y drogas, y así las ordenanzas municipales completaran el régimen de casco u otras exigencias en cada ciudad.

Posteriormente se aprueba el RD 970/2020¹³, en el que se describen los VMP como vehículos de circulación urbana, quedando sometidos a reglas generales para vehículos. Al describirlos

¹¹ STS del 10 de abril de 2014. Rec. 2094/2012. ECLI:ES:TS: 2014:1491.

¹² DGT (3 de noviembre de 2016) “Instrucción 16/V-124 sobre Vehículos de movilidad personal (VMP)”

¹³ Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado

como vehículos prohíbe su circulación por aceras y zonas peatonales, en coherencia con lo dispuesto en el RGC (art. 121.5). Dejando al margen interpretaciones de criterios administrativos y ordenanzas dispares para conformar un marco estatal más homogéneo.

El RD 970/2020 define los VMP a efectos de circulación, como vehículos de una o más ruedas con una única plaza, propulsado solo por motor eléctrico, con velocidad máxima de 6 y 25 km/h, y con una regla técnica clara sobre el asiento, pues solo puede llevar asiento si tiene sistema de auto equilibrado (Anexo II RGC). De modo que los VMP son de uso personal, si un patinete supera 25 km/h o no está limitado a esa velocidad no se ajustará a la categoría de VMP, por lo que está prohibida su circulación.

También ha incorporado prohibiciones estatales de los espacios para circular en vías interurbanas, autopistas, autovías que transcurren dentro de poblado y túneles urbanos (art. 38.4 RGC). Cuyo límite es de carácter nacional y no depende del municipio. Igualmente, prohíbe circular por aceras y zonas peatonales, sin perjuicio de que el ayuntamiento ordene detalles urbanos dentro de su competencia (VPE, 2020).

Y, por último, ha establecido como control técnico que el VMP requerirá certificado de circulación para circular, conforme al Manual de características aprobado por la DGT¹⁴.

Luego la LSV se reforma a través de la Ley 18/2021¹⁵, que sí menciona expresamente los VMP en la Ley de Tráfico, prohibiendo expresamente su circulación por autopistas y autovías, al modificar el (art. 20.1 LSV) para incluir a los VMP junto a bicicletas, ciclomotores y otros.

Introduce el deber estatal de protección personal para conductores de VMP, al estar obligados a utilizar casco (art. 47 RGC). Asimismo, en aras del deber mantener el control y evitar distractores, se prohíbe conducir usando dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro

por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico. BOE núm. 297, de 11 de noviembre de 2020.

¹⁴ Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal. BOE núm. 18, de 21 de enero de 2022.

¹⁵ 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, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos. BOE núm. 304, de 21 de diciembre de 2021.

medio o sistema de comunicación, salvo en los términos permitidos por la propia norma (art. 13.3) (Estebanez Izquierdo, 2022).

Por su parte la DGT a través de su Manual, integra estos vehículos en el régimen jurídico de tráfico con categoría propia, fijando para todo el territorio una definición común, reglas básicas de circulación y la exigencia de requisitos mínimos de control técnico que permiten identificar las condiciones de estos para circular como VMP.

En esa línea, se les reconoce como vehículos sujetos a control técnico previo, al exigirles certificado de circulación que acredita el cumplimiento de requisitos técnicos y facilita su identificación. Esta certificación no es un permiso de circulación clásico, porque el propio régimen declara a los VMP exceptuados de la autorización administrativa prevista para otros vehículos, la intención es constatar conformidad técnica del modelo, sustentado en seguridad técnica y control de producto, lo que sí incide directamente en la determinación de responsabilidad civil cuando el siniestro obliga a precisar las condiciones permitidas.

Este giro cobra sentido al conectarse con los datos de siniestralidad que se han difundido sobre VMP, pues el control técnico busca reducir fallos de frenado, iluminación, estabilidad y manipulación de velocidad, elementos que, al concurrir en un accidente, pueden agravar el daño y complicar la atribución de responsabilidad.

2.2.3. Principio de responsabilidad objetiva en la circulación

Este principio en el ámbito de la circulación está sustentado en un criterio de atribución de responsabilidad que desplaza el análisis desde la conducta culposa hacia la creación de un riesgo jurídicamente relevante por quien introduce un vehículo en el tráfico, en la medida en que la conducción incorpora un peligro típico cuya realización se manifiesta cuando se produce el daño. Por ello, el régimen especial parte de que el conductor asume las consecuencias dañosas derivadas de los hechos de la circulación, donde la víctima no está obligada a acreditar una negligencia para poner en marcha el deber de resarcir, pues la norma presume la relación entre daño y peligrosidad inherente a la circulación.

Su base normativa consagra expresamente la responsabilidad por riesgo en los daños personales y facilita que la reparación opere con efectividad en un contexto en el que, por la

propia dinámica del tráfico, suele ser especialmente difícil reconstruir con precisión la actuación del conductor en el momento del siniestro (art. 1 LRCSCVM)

Ahora bien, este principio funciona con ciertos matices que evitan confundir el tratamiento de los daños corporales con el de los materiales, pues el propio régimen da respuesta cuando se lesionan bienes jurídicos personales y, en cambio, exige un análisis probatorio distinto cuando el daño recae sobre bienes. De ahí que, en los daños personales, la imputación se rija principalmente por el riesgo propio de la circulación, mientras que, tratándose de daños materiales, el análisis se aproxima al régimen general de responsabilidad civil extracontractual, (art. 1902 CC), dando prioridad a las circunstancias del caso y a la atribución del resultado dañoso. Aunque en materia de circulación siga pesando la idea de que quien conduce debe explicar su actuación cuando el daño está vinculado al riesgo típico del tráfico. En consecuencia, el principio de objetivación se configura como un criterio de atribución con alcance variable, cuyo valor se aprecia en la forma de distribuir las cargas probatorias y en modular la imputación atendiendo al tipo de perjuicio y la finalidad protectora del sistema (Mateos Alonso, 2019).

Asimismo, la responsabilidad por riesgo se integra con causas de exoneración tasadas que delimitan el deber de reparar y garantizan un equilibrio entre la protección del perjudicado y la coherencia del sistema, debido a que el conductor puede quedar liberado cuando acredita la culpa exclusiva de la persona perjudicada o la concurrencia de fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, sin que sea admisible reconducir a esa categoría los defectos del vehículo ni la rotura o el fallo de sus piezas.

En este sentido, el modelo responde a una imputación objetiva fundada en el riesgo de la circulación, pero no prescinde de un examen causal, de manera que la obligación de indemnizar se mantiene cuando el daño se inserta en el ámbito de peligrosidad propio del tráfico, mientras que se excluye cuando el resultado se produce por un acontecimiento ajeno a ese riesgo o cuando la actuación del perjudicado determina de forma exclusiva el resultado lesivo.

Por tanto, el núcleo de la controversia suele situarse en la calificación del hecho alegado como causa de exoneración, es decir, en precisar si es parte de las contingencias ordinarias

de la circulación o si, por el contrario, es un elemento externo que rompe el nexo causal y justifica la liberación del conductor.

Al respecto, la jurisprudencia¹⁶ ha concretado un criterio de aplicación al exigir que, para apreciar fuerza mayor, el suceso invocado sea externo al riesgo propio de la circulación y tenga tal entidad que no pueda ser evitado ni neutralizado por la diligencia exigible en la conducción, de forma que no basta con alegar una dificultad o circunstancia adversa del tráfico.

En esa línea, ha considerado que la presencia de barro en la calzada tras lluvias del día anterior, aun cuando se circulaba a una velocidad prudente aproximada de 15 km/h, se entiende que es un riesgo propio de la circulación, porque el estado de la vía y la posible pérdida de adherencia son circunstancias que deben ser previstas y afrontadas conduciendo de forma adecuada y manteniendo el control del vehículo conforme a las reglas de seguridad vial. De allí que, la diferencia entre fuerza mayor y caso fortuito sea relevante en este régimen, en la medida en que el caso fortuito producido en el ámbito de riesgo generado por la conducción no evita atribuir responsabilidad, mientras que solo un acontecimiento verdaderamente externo a ese riesgo permite excluirla (art. 1 LRCSCVM).

No obstante, este principio de objetivación incide directamente sobre la eficacia de reparación y tutela de quienes sufren el daño en el tráfico urbano y en los supuestos de micromovilidad, en la medida en que el legislador pretende evitar que la circulación sitúe al perjudicado ante un riesgo de impago o de insuficiencia patrimonial del responsable, reforzando el aseguramiento como garantía de indemnidad (De las Heras García, 2018).

En este sentido, el sistema incorpora instrumentos orientados a garantizar que la indemnización pueda hacerse efectiva, con especial atención a la existencia de una cobertura aseguradora que permita atender el crédito resarcitorio del perjudicado. Además, adquiere relevancia la actualización normativa introducida por la Ley 5/2025, al adaptar el régimen del seguro de automóviles a la Directiva (UE) 2021/2118 que prevé un tratamiento específico para los vehículos personales ligeros, con el fin de evitar vacíos de cobertura en los actuales

¹⁶ STS 1506/2023 del 27 de octubre. Rec. 5000/2019. ECLI:ES:TS: 2023:4601.

patrones de movilidad. En efecto, la responsabilidad objetiva en la circulación se ha integrado en un esquema normativo en el que el régimen de imputación, las causas tasadas de exclusión y el aseguramiento actúan de manera coordinada para garantizar una tutela efectiva del perjudicado en la circulación y no se agota simplemente ratificando el deber de reparar derivado del riesgo.

2.3. Protección jurídica de las víctimas vulnerables

En la cotidianidad la concurrencia de delitos contra la seguridad vial, las víctimas se encuentran ante un recorrido procesal en el que, aun tratándose de hechos con resultado de muerte o lesiones por imprudencia, la atención jurídica y moral que reciben en dependencias policiales, órganos judiciales y en las Oficinas de Asistencia a las Víctimas es insuficiente, lo cual deja a la víctima inmersa en un escenario sin información, con quejas fundadas, cuyo efecto es su victimización secundaria debido a demoras y a trámites burocráticos que diluyen la atención del afectado, situación que se agrava cuando la víctima es peatón por su exposición directa y por el impacto vital que ocasiona el siniestro.

Por ello, la protección, apoyo, información y asistencia deben ser exigibles a todas las autoridades intervinientes desde el inicio hasta el final del proceso, incluso los Juzgados de Instrucción y de lo Penal, Policías de Tráfico y el Ministerio Fiscal, pues en los hechos de homicidio y lesiones imprudentes de tráfico las convierte en víctima en el proceso penal (art. 142 CP y art. 152 CP)¹⁷ por tanto se les deben reconocer tales derechos (arts. 2 y art. 3 LEV).

Los inconvenientes son aún mayores en los siniestros viales con lesiones, porque, tras suprimir el juicio de faltas y reordenar el régimen penal de 2015¹⁸, parte importante de estos hechos ya no son sustanciados en el ámbito penal y se desplazan a la vía civil mediante demanda declarativa (arts. 248 y ss. LEC)¹⁹, obligando a las víctimas a asumir desembolsos previos y a litigar en un escenario marcado de desigualdad frente a las entidades aseguradoras. Situación especialmente gravosa cuando hay signos de pobreza, vulnerabilidad

¹⁷ Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. BOE núm. 281, de 24/11/1995.

¹⁸ Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. BOE núm. 77, de 31/03/2015.

¹⁹ Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. BOE núm. 7, de 08/01/2000.

económica o riesgo de exclusión social, y en ese tránsito se pierde la plena operatividad del ejercicio de derechos que si son reconocidos a las víctimas en el proceso penal (arts. 2 y ss. LEV).

Mientras que la reforma posterior refuerza la respuesta penal en los supuestos más graves y configura tipos específicos: homicidio imprudente cualificado en tráfico (art. 142 bis CP) y lesiones imprudentes de tráfico (art. 152 bis CP) y en el abandono del lugar del accidente (art. 382 bis CP), a través de reforma penal de seguridad vial de 2019²⁰, teniendo que aplicar criterios jurisprudenciales del TS²¹ que orientan la calificación de la imprudencia menos grave en tráfico cuando el hecho está asociado con infracciones graves de circulación, entendiendo que tal infracción puede ser un indicio de imprudencia de grado medio, apta para integrar la imprudencia menos grave en homicidio o lesiones imprudentes de tráfico, cuyo efecto inmediato es el archivo/incoación y en la forma de calificar hechos con víctimas, especialmente peatones (Ortega Gasset, 2021).

2.3.1. Concepto de “víctima vulnerable” en la normativa nacional y europea

En la circulación vial las víctimas son las personas que sufren un daño físico, psíquico o patrimonial a consecuencia de un hecho que puede constituir infracción penal y, cuando se produce fallecimiento o desaparición, también lo son determinados familiares o personas asimiladas que padecen de forma directa el perjuicio derivado, incluyéndose en esa condición a quienes intervienen en el espacio vial desde posiciones distintas, como peatones, conductores, ocupantes, ciclistas y usuarios de VMP, en la medida en que cualquiera de ellos puede resultar directamente afectado por el siniestro (art. 2 LEV), de modo que la protección de las víctimas debe ser interpretado como respuesta transversal del ordenamiento ante situaciones de especial exposición al daño (art. 2 LEV), en las que el afectado se enfrenta a consecuencias físicas o psíquicas del siniestro y dificultades reales para comprender el proceso, ejercer sus derechos y obtener una reparación adecuada (art. 3 y art. 5 LEV) lo que obliga a que las normas procesales y sustantivas incorporen deberes de información,

²⁰ Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente. BOE núm. 53, de 2 de marzo de 2019.

²¹ STS 421/2020, de 22 de julio. Rec. 1086/2018. ECLI:ES:TS: 2020:2533.

asistencia y tutela efectiva desde el primer contacto con las autoridades (art. 109 LECrim) hasta que finalice el proceso penal o civil derivado del accidente (art. 776 LECrim).

Esta protección exige que la actuación policial, judicial y fiscal sea orientada a preservar la dignidad personal de la víctima (art. 3 LEV) y evitar situaciones de desamparo o trato inadecuado durante la investigación y el enjuiciamiento (art. 19 LEV) teniendo en cuenta que la vulnerabilidad no se agota en la condición física del perjudicado, puede venir determinada por la edad, dependencia económica, falta de conocimientos jurídicos o la posición de desigualdad frente a entidades aseguradoras con capacidad técnica y económica muy superior (art. 23 LEV), sin perjuicio de que, en ese conjunto de víctimas del tráfico, los peatones son los más expuestos al daño por la falta de protección estructural y por la frecuencia con la que soportan lesiones graves o fallecimiento, lo cual refuerza su consideración como víctimas con necesidad de mayor atención en términos reales de tutela.

Por otra parte, la protección jurídica también implica considerar el resarcimiento (art. 1 RD 8/2004)²², pues el sistema de valoración del daño corporal y la forma en que funciona el seguro obligatorio de la circulación imponen a la víctima el tener que interactuar con mecanismos complejos para cuantificar y negociar²³, lo cual justifica la aplicación de normas que refuercen su posición (art. 7 RD 8/2004) que le permitan el acceso a asesoramiento adecuado, la investigación completa de las circunstancias personales y familiares y el control judicial de las ofertas indemnizatorias (art. 33 RD 8/2004), con el fin de asegurar que la compensación refleje de forma real el alcance del perjuicio sufrido.

En ese sentido, la protección debe ser proyectada en el propio desarrollo del proceso, garantizando que la víctima reciba información clara y comprensible sobre el curso de la causa (art. 5 LEV), las vías disponibles para ejercer sus derechos y las posibilidades de reclamar la indemnización correspondiente (art. 109 y art. 110 LECrim), de modo que el proceso no se convierta en una fuente añadida de sufrimiento, sino en un instrumento eficaz

²² Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. BOE núm. 267, de 05/11/2004.

²³ art. 33 y Anexo RD 8/2004, de 29 de octubre, en la redacción dada por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. BOE núm. 228, de 23 de septiembre de 2015.

de tutela jurídica que responda a la especial situación de vulnerabilidad presente en muchos siniestros viales (art. 19 LEV). (FGE, 2025).

2.3.2. Marco europeo

2.3.2.1. Directivas y recomendaciones de la UE

La Unión interviene en materia de protección de víctimas del tráfico tras aprobar la Directiva 2009/103/CE²⁴, al exigir asegurar la responsabilidad civil derivada de la circulación (art. 3), con la finalidad de evitar que los peatones o cualquier perjudicado pueda reclamar su indemnización indistintamente del Estado en el que ocurra el siniestro, fijando importes mínimos de cobertura para daños personales y materiales, (art. 9); y al mismo tiempo, reconoce la acción directa frente a la entidad aseguradora, evitando que la víctima dependa de la solvencia del conductor o del propietario del vehículo (art. 18).

Asimismo, atiende inconvenientes típicos del tráfico que afectan a los peatones, en casos en que el vehículo del siniestro no está asegurado o no llega a identificarse se crea el riesgo de que el perjudicado quede sin respuesta económica, y por ello se exige un organismo que asuma la compensación dentro de los límites previstos (art. 10), y, cuando el accidente involucra componente transfronterizo, se incorporan instrumentos para que la reclamación no se convierta en una carga técnica inasumible para la víctima al imponerse la figura del representante para la tramitación (art. 21).

Exige emitir una oferta o respuesta motivada en un plazo definido (art. 22); y ordena la creación de centros de información que permitan identificar aseguramiento y canalizar la reclamación con datos básicos verificables (art. 23).

Luego tras aprobar la Directiva 2012/29/UE²⁵, en los siniestros que sean resueltos por la vía penal, exige que las víctimas o perjudicados sean amparados por un nivel común y obligatorio de derechos procesales, concebido como umbral de protección que los Estados deben

²⁴ Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009 relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad. DOUE L 263/11 del 07 de octubre de 2009.

²⁵ Directiva 2012/29/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de octubre de 2012 por la que se establecen normas mínimas sobre los derechos, el apoyo y la protección de las víctimas de delitos, y por la que se sustituye la Decisión marco 2001/220/JAI del Consejo. DOUE L 315/57 del 14 de noviembre del 2012.

asegurar, de modo que el peatón lesionado y, en su caso, los familiares cuando hay fallecimiento, deberán recibir información sobre sus derechos y desarrollo del proceso (art. 3 y art. 4), así como para poder acceder a servicios de apoyo desde fases tempranas (art. 8), junto con una evaluación individual (art. 22) para identificar necesidades específicas de protección y activar medidas (art. 23) que reduzcan el riesgo de que el proceso agrave el impacto del hecho, especialmente en situaciones de daño grave o afectación emocional (art. 24).

Y la más reciente reforma aplicada a través de la Directiva (UE) 2021/2118²⁶, responde a dificultades detectadas tras años de aplicar el esquema del seguro, que generaba dificultades por la interpretación judicial del concepto de uso del vehículo y por problemas de cobertura efectiva en supuestos complejos, y por ello modifica el régimen para aclarar el ámbito de aplicación del seguro obligatorio y para sostener el derecho del perjudicado a cobrar incluso cuando la entidad aseguradora del responsable atraviesa una situación de insolvencia. Imponiéndose a los Estados crear o autorizar a un organismo que atienda a la víctima en esos escenarios (art. 1), introduciendo reglas nuevas para el seguro del automóvil, añadiendo la compensación como mecanismo en caso de insolvencia del asegurador cuando el accidente ocurre en el Estado de residencia de la víctima (art. 10. a) y otro mecanismo para cuando el accidente ocurre en un Estado distinto al de residencia (art. 25.a Directiva 2009/103/CE) introducido por la Directiva (UE) 2021/2118, reforzando así la posición del peatón por su exposición directa al daño.

Sin embargo, el Parlamento decide enfocar su normativa a la prevención del daño como forma indirecta de protección a las víctimas vulnerables, y en ese contexto sitúa las reformas más recientes en materia de permisos de conducción y ejecución transfronteriza de sanciones, destinadas a reducir conductas de riesgo que afectan directamente a peatones y demás usuarios expuestos de la vía pública.

²⁶ Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021 por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad. DOUE núm. 430, de 2 de diciembre de 2021.

En esa línea, aprueba la Directiva (UE) 2025/2205²⁷, introduciendo una revisión integral del régimen de permisos de conducción para reforzar el criterio de seguridad vial con el que exige que la formación, evaluación y validez del permiso incorporen una atención a los riesgos que la conducción implica para los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y usuarios de micromovilidad), integrando estos contenidos en los procesos formativos y de control de aptitud como elemento estructural del sistema (art. 1 y art. 7).

En ese mismo sentido, incorpora el permiso de conducir digital y actualiza los controles de aptitud física y mental con la finalidad de mejorar la fiabilidad del sistema y reforzar la seguridad en la circulación, partiendo de la premisa de que una conducción adecuada y supervisada es un presupuesto necesario para reducir los siniestros con víctimas vulnerables, sin que estas medidas se orienten al conductor en sí mismo, sino a la protección de quienes se encuentran en situación de mayor exposición al daño en el espacio vial (art. 4 y art. 11).

Al mismo tiempo, aprueba la Directiva (UE) 2025/2206²⁸ con la que completa su criterio preventivo, al abordar un problema estructural que incide directamente en la seguridad de peatones y demás usuarios vulnerables, como es la falta de efectividad de las sanciones cuando el infractor se desplaza entre Estados miembros, por lo que establece un mecanismo de ejecución transfronteriza privando del derecho a conducir, que obliga a los Estados a reconocer y aplicar las decisiones de retirada, suspensión o restricción del permiso impuestas por infracciones graves cometidas en otro Estado miembro. Incluyendo entre estas conductas que generan un riesgo elevado de muerte o lesiones graves en la vía pública (art. 1 y art. 5).

De este modo, se considera que la protección de las víctimas vulnerables en el tráfico se proyecta a través del reconocimiento de derechos procesales y mecanismos de resarcimiento, consolidando un sistema de seguridad vial que refuerza la prevención del daño y la eficacia

²⁷ Directiva (UE) 2025/2205 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2025, sobre el permiso de conducción, por la que se modifican el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n° 383/2012 de la Comisión. DOUE núm. 2205, de 5 de noviembre de 2025.

²⁸ Directiva (UE) 2025/2206 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2025, por la que se modifica la Directiva (UE) 2025/2205, por lo que respecta a determinadas medidas de privación del derecho a conducir. DOUE núm. 2206, de 5 de noviembre de 2025.

de las sanciones frente a conductas especialmente peligrosas, que integra tutela ex post y reducción del riesgo ex ante como ejes complementarios de protección jurídica. De modo que los Estados miembros deberán adoptar dichas normativas a su legislación en los plazos previstos (Infocop, 2025).

2.3.2.2. Ordenanzas municipales y regulación de VMP

En la movilidad urbana, los problemas que han surgido por la aparición y uso de patinetes eléctricos y demás vehículos de movilidad personal se originan por falta de una regulación general que defina de forma homogénea su integración en el régimen de tráfico y seguridad vial, situando a estos vehículos en un escenario de indefinición normativa, lo que obligó a los municipios a intervenir mediante ordenanzas para ordenar su uso en el espacio público y reducir los riesgos derivados de su circulación, especialmente en relación con los peatones como usuarios más expuestos.

En este contexto, las Comunidades Autónomas a través de sus ordenanzas municipales asumieron un rol primordial en la regulación de los VMP. Es el caso de Valencia²⁹, quien aprueba la Ordenanza de Movilidad estableciendo una clasificación en atención a sus características técnicas (art. 43), distinguiendo entre plataformas, monociclos y patinetes eléctricos ligeros, de menor tamaño, y patinetes eléctricos de mayor entidad, fijando las condiciones generales de circulación, la edad mínima permitida, las prohibiciones relativas al uso de dispositivos que puedan afectar a la atención durante la conducción, recomienda disponer de un seguro de responsabilidad civil y la obligación de respetar las normas generales de circulación prevista en dicha ordenanza y en la normativa estatal de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (art. 44).

Con respecto a límites de velocidad y zonas de circulación, excluye con carácter general la circulación de los VMP por aceras y da prioridad a su tránsito por ciclocalles, carriles bici, y calzadas con límites de velocidad, en espacios específicos en los que se interactúa con peatones (art. 45), y tipifica como infracción muy grave excesos de velocidad permitida o conducir bajo la influencia de alcohol o drogas (art. 117).

²⁹ Ordenanza de Movilidad de Valencia, del 8 de junio de 2019.

Una orientación similar se observa en Madrid³⁰, que clasifica los vehículos de movilidad urbana según su tipología y uso (art. 175), estableciendo condiciones generales para reforzar la seguridad vial, al establecer la edad mínima de 15 años para su conducción, prohíbe conducir bajo los efectos del alcohol o drogas y recordando la obligación de respetar las normas generales de circulación previstas en la normativa estatal y en la propia ordenanza (art. 176).

Para los espacios de circulación, prohíbe con carácter general la circulación de los VMP por las aceras y zonas reservadas al tránsito exclusivo de peatones, permitiendo su uso en carriles bici, ciclocalles y determinadas calzadas con limitación de velocidad, bajo condiciones técnicas y de velocidad orientadas a reducir el riesgo para el peatón, imponiendo límites especialmente restrictivos en itinerarios compartidos y parques públicos, donde se refuerza de forma expresa la prioridad peatonal (art. 177).

Por su parte Sevilla³¹, incorpora un régimen específico para los vehículos auto equilibrados y patinetes eléctricos sin sillín, definiendo los requisitos técnicos que deben cumplir en función de su tipología y potencia (Anexo V), y al igual que en Madrid, establece como edad mínima para su conducción los 15 años, prohíbe la circulación bajo los efectos del alcohol o drogas, imponiendo la obligación de someterse a las pruebas de detección correspondientes y delimita de forma precisa las zonas de circulación y límites de velocidad permitidos, con reducción expresa de estos últimos en itinerarios compartidos con peatones y refuerzo de la prioridad de paso de estos.

En ese contexto, de estas normativas de movilidad que se han reseñado, se aprecia un patrón regulador común caracterizado por la exclusión de los VMP de las aceras y espacios estrictamente peatonales, la autorización condicionada de su circulación por vías específicas, la imposición de límites de velocidad moderados que se reducen en función de la interacción con peatones, la prohibición de conducir bajo los efectos del alcohol o drogas y la reiteración del deber de respetar las normas generales de tráfico y seguridad vial, configurándose así un marco normativo local que ha tratado de responder a los riesgos derivados del uso de los

³⁰ Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid, de 5 de octubre de 2018.

³¹ Ordenanza Municipal de Sevilla de 19 de septiembre de 2019.

VMP y de reforzar la protección de los peatones como usuarios especialmente vulnerables del espacio público (Domínguez, 2020).

2.3.3. Principio de prioridad de protección de peatones y ciclistas

En el tráfico la protección de ciclistas y peatones viene dada por la norma, dando preferencia a los que se desplazan en las vías públicas sin carrocería, en virtud a que están expuestos directamente al impacto y por el menor riesgo que generan frente a terceros. En términos normativos, impone el deber de cuidado a quien conduce un vehículo a motor, de modo que su conducta debe estar dirigida a evitar el peligro y no comprometer la seguridad ajena, con especial atención a menores de edad, mayores y con discapacidad, conforme a los deberes generales de prudencia que rigen en la circulación (art. 10 RDL 6/2015).

En consonancia con tales fines, la regla de comportamiento obliga a anticipar situaciones habituales en ciudad, en cruces e incorporaciones y giros, pues en esos puntos se considera el mayor riesgo para ciclistas y peatones, por ello, se exige al conductor darle prioridad a su integridad antes que la mera fluidez del tráfico (art. 10 RDL 6/2015).

En este caso, las reglas de preferencia de paso son un mandato para los conductores y fungen de base para resolver conflictos en intersecciones y zonas compartidas. Por ejemplo, en el caso de los ciclistas, el RGC les da preferencia frente a vehículos de motor en supuestos típicos, como el tránsito por carril bici o paso para ciclistas debidamente señalizado, en el cruce de intersecciones al circular en grupo y el primero ya ha entrado, porque el conjunto se trata como una unidad a efectos de paso y seguridad, evitando maniobras de corte que aumentan el riesgo (art. 64 RGC).

En el caso de peatones, el mismo reglamento también le da preferencia en pasos señalizados y en situaciones de giro del vehículo para entrar en otra vía cuando el peatón cruza, pues el giro aumenta los riesgos de atropello y exige al conductor ceder el paso y adaptar la marcha para mantener el control y la distancia de seguridad (art. 65 RGC).

No obstante, en términos de seguridad vial, entendemos que el legislador brinda este privilegio de protección a peatones y ciclistas por el riesgo a que se exponen, y a la vez ordena

la conducta del conductor en los puntos donde el daño se produce con más frecuencia en entornos urbanos.

El fundamento de este principio de prioridad es reforzado por la legislación europea³², al identificar a los usuarios vulnerables de la vía pública (art. 2) y exigir que las políticas y medidas de seguridad vial los tengan en cuenta de forma expresa, especialmente al diseñar y evaluar la infraestructura y al gestionar el riesgo en entornos urbanos, donde la convivencia entre medios de movilidad aumenta la probabilidad de lesiones graves para peatones y ciclistas (art. 6 bis).

No obstante, hay que tener en cuenta que la vulnerabilidad no depende solo del comportamiento individual, hay factores del entorno, por ejemplo, el diseño de pasos, semáforos, anchura de aceras y elementos que afectan la visibilidad y la exposición al conflicto con vehículos, de allí que la prioridad debe ir acompañada de medidas coherentes de calmado de tráfico, orden del espacio y adaptar los cruces a la realidad peatonal y de ciclistas. (Gálvez-Pérez et. al., 2025).

3. Objetivos e Hipótesis

3.1. Objetivo General

Frente a este escenario se ha planteado como objetivo general de la investigación, analizar la responsabilidad civil en los accidentes de circulación que involucran a víctimas vulnerables, en particular peatones, ciclistas y usuarios de VMP, con el fin de valorar si el diseño resarcitorio vigente ofrece una tutela efectiva y coherente con el patrón actual de movilidad y con las exigencias de previsibilidad y suficiencia indemnizatoria que impone el ordenamiento.

3.2. Objetivos específicos

No obstante, para cumplir con el objetivo trazado es necesario ahondar en temas relacionados, y para ellos se establecen objetivos específicos dirigidos a ordenar el marco

³² Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2019 por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias. DOUE L 305/1 del 26 de noviembre de 2019.

jurídico aplicable, identificar insuficiencias prácticas y a proponer criterios de mejora que orienten la decisión judicial y la actuación aseguradora en casos con víctimas vulnerables.

1. Delimitar las fuentes relevantes que convergen en la materia, integrando la regla general del art. 1902 del CC, el régimen especial de la LRCSCVM y su reglamento, las ordenanzas aplicables a la movilidad urbana y los parámetros europeos que condicionan el perímetro del seguro obligatorio, con el propósito de ofrecer una lectura coherente y jerarquizada.
2. Identificar y examinar las principales áreas de dispersión e insuficiencia normativa que afectan a peatones, ciclistas y usuarios de VMP, atendiendo a las diferencias entre regulación estatal y ordenanzas locales, al calendario y exigencias de certificación técnica de los VMP y a las lagunas históricas en materia de aseguramiento, para valorar su impacto en la previsibilidad de resultados y en la protección real del perjudicado.
3. Analizar los criterios de imputación del riesgo y su modulación en supuestos con víctimas vulnerables, considerando la concurrencia de culpas, las causas de exoneración y el papel del seguro obligatorio y de la acción directa del perjudicado, con especial atención a la casuística urbana y a los conflictos entre patinetes, peatones, ciclistas y turismos que ponen a prueba la coherencia del sistema.
4. Valorar el tratamiento del daño patrimonial y extrapatrimonial conforme al sistema de baremación, verificando su adecuación a los perfiles de lesión más frecuentes en peatones, ciclistas y usuarios de VMP y su coordinación con prestaciones públicas y coberturas privadas, con el fin de detectar puntos de mejora en la cuantificación y en la efectividad del resarcimiento.
5. Contrastar las tres hipótesis que explican el incremento y la persistencia de la siniestralidad en entornos urbanos, a saber, la influencia de la diversidad normativa y su aplicación dispar, la suficiencia o necesidad de articular la cláusula general del art. 1902 para escenarios de alta densidad y multimodalidad, y el impacto propio de la expansión de los VMP, para proponer, en su caso, líneas de armonización normativa,

criterios interpretativos y ajustes de aseguramiento que fortalezcan la tutela resarcitoria de las víctimas vulnerables.

3.3. Hipótesis

1. Si es mayor la diversidad normativa en materia de circulación vial, menor es la seguridad jurídica y uniformidad del resultado indemnizatorio en los accidentes con peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal, lo cual se manifiesta en criterios judiciales dispares ante supuestos fácticos similares.
2. Si se aplica de forma aislada lo previsto en el art. 1902 CC, será insuficiente para ofrecer una tutela resarcitoria adecuada en los accidentes de circulación urbana que afectan a víctimas vulnerables, siendo necesario el apoyo en regímenes especiales y criterios objetivados para garantizar una reparación efectiva del daño.
3. Si aumenta la presencia y el uso de VMP en la circulación urbana sin una regulación estatal unificada y sin un sistema de aseguramiento civil homogéneo, se incrementarán los supuestos de conflicto para atribuir responsabilidad y en la efectividad de la reparación del daño en accidentes con peatones y ciclistas, especialmente por la concurrencia de culpas y por las dificultades para garantizar el resarcimiento cuando interviene un VMP.

4. Metodología

La metodología empleada consiste en una revisión bibliográfica de la normativa reguladora de la responsabilidad civil en accidentes con víctimas vulnerables, criterios doctrinarios y jurisprudenciales, siguiendo un protocolo de búsqueda, selección y análisis cualitativo. La revisión integra fuentes primarias normativas, resoluciones judiciales y literatura doctrinal indexada, con el fin de construir una síntesis narrativa que permita contrastar las tres hipótesis planteadas sobre diversidad normativa, suficiencia del art. 1902 CC y expansión de los VMP.

Primero, se delimita el alcance temporal de la revisión al periodo 2014-2025, por concentrar la reforma del baremo, la consolidación del VMP en la ciudad y la transposición de la Directiva (UE) 2021/2118, admitiéndose excepciones anteriores cuando resulten necesarias

para fijar doctrina o evolución conceptual. En este marco, la búsqueda normativa se realiza en BOE.es y EUR-Lex; la jurisprudencial, en CENDOJ priorizando STS y AP con impacto en peatones, ciclistas y VMP; la doctrinal, en Aranzadi, La Ley Digital, Iustel, Dialnet y Google Scholar, verificando siempre la trazabilidad a la fuente oficial cuando se cite normativa y jurisprudencia.

Seguidamente, se definen y combinan palabras clave en español con operadores booleanos y filtros por jurisdicción, fecha y materia. Las palabras clave utilizadas son: responsabilidad civil; víctimas vulnerables; vehículos de movilidad personal; LRCSCVM; art. 1902 CC; seguro obligatorio; concurrencia de culpas; baremo 2015; ordenanzas municipales VMP. Estas cadenas se combinan, por ejemplo, como “responsabilidad civil AND peatones AND LRCSCVM”, “VMP AND seguro obligatorio AND ECLI”, o “artículo 1902 CC AND concurrencia de culpas AND tráfico”, adaptando sinónimos y descriptores controlados de cada base.

Luego, se aplican criterios de inclusión y exclusión. Incluyendo: a) normas estatales y europeas vigentes o con relevancia transitoria; b) sentencias del Tribunal Supremo y Audiencias Provinciales con fundamento jurídico sobre atribución del riesgo, concurrencia de culpas o cuantificación del daño en peatones, ciclistas y VMP; c) doctrina publicada en revistas, trabajos académicos y editoriales jurídicas. Se excluyen: a) piezas puramente divulgativas sin base normativa o jurisprudencial trazable; b) trabajos desfasados cuando exista versión actualizada; c) resoluciones sin impacto en la materia o sin identificación completa.

Para la extracción y análisis, se elabora una matriz cualitativa con cuatro ejes: fuente y fecha; institución u órgano; cuestión tratada (imputación objetiva, concurrencia de culpas, aseguramiento, baremo, ordenanzas); y regla o criterio aplicable con citas precisas a artículos y fundamentos jurídicos. La síntesis se realiza por temas y no por orden cronológico, de modo que el capítulo marco identifique primero la estructura de fuentes y, después, los capítulos sustantivos ilustren cómo los criterios se aplican a peatones, ciclistas y VMP, cerrando con una lectura transversal sobre valoración del daño y tendencias.

5. Resultados

5.1. Responsabilidad civil en accidentes con peatones

En los accidentes de tráfico en los que resultan lesionados peatones, la responsabilidad civil es de naturaleza extracontractual, dado que entre el conductor del vehículo y la víctima no hay una relación jurídica previa que permita reconducir el daño al ámbito contractual, quedando la obligación de reparar deriva de la producción de un daño causado en la circulación de vehículos a motor, conforme a los criterios generales previstos en el art. 1902 del CC y, de forma específica, al régimen especial previsto en el RDL 8/2004.

No obstante, este régimen no se rige por el modelo subjetivo clásico basado en la necesidad de acreditar la conducta culposa del causante como presupuesto para obtener la reparación, se fundamenta en el riesgo propio de la circulación de vehículos a motor, de manera que la obligación de indemnizar nace del daño causado con ocasión de la circulación y de su relación causal con esa actividad, reforzando la tutela del peatón como perjudicado expuesto en la vía pública.

Desde esta perspectiva, la responsabilidad civil es configurada como un sistema de imputación objetiva por riesgo, en el que el conductor responde por el simple hecho de haber puesto en circulación su vehículo, sin exigir a la víctima que pruebe la culpa, siendo suficiente acreditar el daño y la relación causal con el hecho de la circulación. Por ello, el ordenamiento atiende a la peligrosidad propia de la conducción y a la situación de exposición del peatón en la vía pública, de modo que la imputación se asienta en el riesgo creado por la circulación y se integra con las causas de exoneración legalmente previstas.

El carácter objetivo de este sistema se compone de reglas que permiten ponderar la conducta del peatón cuando es relevante en la producción del daño, de modo que la imputación derivada del riesgo circulatorio se integra con criterios de causalidad jurídica. En este sentido, el RDL 8/2004, establece que el conductor queda liberado de la obligación de indemnizar cuando el daño sea consecuencia exclusiva de la conducta del perjudicado, al romperse el nexo causal entre la circulación del vehículo y el resultado lesivo (art. 1.1 RDL 8/2004).

Asimismo, cuando la conducta del peatón contribuye a la producción del daño, sin ser su causa única, la misma norma permite reducir de forma proporcional la indemnización, atendiendo al grado de contribución causal de cada interviniente, configurándose así la concurrencia de culpas como un criterio para modular el resarcimiento y no como causa de exoneración total de la responsabilidad (art. 1.1 RDL 8/2004).

Bajo este esquema queda claro que no es aplicable el modelo subjetivo clásico de responsabilidad sustentado en la culpabilidad del causante, dado que exigir al peatón la prueba de la negligencia del conductor supondría vaciar de contenido la función protectora del régimen especial de tráfico y trasladar a la víctima una carga probatoria difícilmente compatible con la finalidad resarcitoria del sistema. De allí que, la ley, presume la imputación al conductor como generador del riesgo (art. 1.1 RDL 8/2004), relegando la culpa a modular el alcance indemnizatorio y no como supuesto constitutivo de la responsabilidad, reforzando así la tutela de los peatones como usuarios especialmente expuestos en la circulación urbana (Moraga Ruiz, 2022).

5.1.1. Atropellos en pasos de peatones y zonas urbanas

En los atropellos producidos en pasos de peatones y en zonas urbanas, la valoración de la responsabilidad civil se ve condicionada por el deber de atención que recae sobre el conductor en espacios donde la presencia de peatones es previsible y protegida. En este tipo de escenarios, la circulación exige prudencia al conducir, en la medida en que el paso de peatones es un punto en el que interactúan directamente vehículos y caminantes, y el ordenamiento exige al conductor adecuar la velocidad y la maniobra a las circunstancias del entorno urbano, sin trasladar al peatón la carga de neutralizar el riesgo creado al conducir.

Por su parte, los órganos judiciales analizan de forma conjunta las condiciones objetivas del lugar del accidente, tales como la señalización del paso de peatones, la visibilidad, la iluminación y las condiciones ambientales, junto con la conducta desplegada por el conductor al momento del siniestro, valorando si existía la posibilidad de anticipar el cruce y de maniobrar, frenar o esquivar. Otro aspecto a evaluar es la velocidad al conducir, indistintamente de lo exigido por la norma, se examina como elemento determinante para

apreciar si el conductor mantuvo el control del vehículo en un espacio urbano que exige una atención mayor (Baigorri Rived, 2025).

En estos aspectos se ha pronunciado el TS³³, en un caso de atropello ocurrido en vía urbana cuando un peatón cruzaba la calzada por un paso peatonal y fue alcanzado por el vehículo cuando ya se encontraba en el paso señalizado, produciéndose lesiones de entidad que dieron lugar a reclamar la indemnización por daños personales. En su defensa, el conductor sostuvo que el peatón accedió a la calzada de forma súbita, sin permitir que pudiera reaccionar para evitar el atropello, y, con base en ello, solicitó que se apreciara la culpa exclusiva de la víctima, con la consiguiente exoneración de responsabilidad, o, de manera subsidiaria, que se declarara la concurrencia de culpas a efectos de moderar el alcance de la indemnización.

El Tribunal, al examinar los hechos probados, descarta que la conducta del peatón pueda ser calificada como causa exclusiva del accidente y dirige el juicio de imputación en la actuación del conductor, valorando de manera determinante las circunstancias del entorno urbano y la existencia del paso de peatones debidamente señalizado. Argumentando que la presencia del paso de peatones exige al conductor el deber de anticipación de prever, que no se satisface simplemente respetando los límites de velocidad, exige conducir de tal manera que pueda detener el vehículo ante la eventualidad, normal y previsible, de que un peatón inicie o se encuentre realizando el cruce.

En ese contexto, se fundamenta que el daño imputado está vinculado al propio riesgo que conlleva conducir y con la capacidad del conductor para controlar el vehículo en un espacio urbano destinado al tránsito peatonal. Destacando que la eventual falta de atención del peatón o su incorporación al paso de peatones en un momento próximo a la llegada del vehículo no desplaza automáticamente la responsabilidad, a menos que su conducta alcance la relevancia necesaria para romper el nexo causal, lo cual exige que sea tratado como causa única, eficiente y determinante del resultado lesivo.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que, en los atropellos en pasos peatonales, la responsabilidad civil se construye valorando el riesgo de circulación de forma integral y no

³³ STS 421/2020 de 22 de julio. Rec. 1086/2018. ECLI:ES:TS: 2020:2533.

desde una confrontación abstracta de conductas. Por ello, el Tribunal afirma que el conductor responde cuando no acredita haber adaptado su conducción a un entorno urbano, en el que el cruce de peatones es algo común y jurídicamente protegido. Si bien es cierto que la conducta del peatón puede ser relevante a efectos de moderar la indemnización, no excluye la imputación cuando el conductor no ha observado el estándar de diligencia exigible en ese punto de la vía (Baigorri Rived, 2025).

5.1.2. Culpa exclusiva de la víctima y concurrencia de culpas

La doctrina del TS sobre responsabilidad civil derivada de la circulación en atropellos a peatones sostiene que la sola concurrencia de conductas del conductor y peatón no determina automáticamente un reparto de responsabilidad. Así lo ha señalado en un caso de atropello de peatón, en el que declaró improcedente moderar la indemnización (art. 1 RDL 8/2004) pues, aun cuando el peatón haya contribuido de algún modo al accidente con una conducta que también interviene en la cadena causal, esa contribución no es parte del propio riesgo de la circulación de vehículos a motor y queda en el plano de un comportamiento externo a ese ámbito. Y, es que la acción del conductor tiene un peso causal claramente superior, por la intensidad de la infracción o falta de diligencia y al mismo tiempo, por su verdadera incidencia en el resultado.

De manera que su comportamiento explica de forma decisiva la producción del atropello para erigirse como causal determinante de la colisión. Incluso, el Tribunal afirma que, si el aporte del peatón es meramente accesorio, secundario o claramente inferior en comparación con la conducta del conductor, esa intervención no suficiente para repartir responsabilidad, ni justifica apreciar la concurrencia de culpas, cuando la conducción constituye el factor decisivo en la producción del resultado dañoso³⁴.

Este criterio ha sido reiterado posteriormente, consolidando esta línea interpretativa, insistiendo en que la concurrencia de culpas solo procede cuando la conducta de la víctima incide de forma apreciable en la cadena causal del accidente, sin llegar a ser la única causa

³⁴ STS 1130/2008 de 12 de diciembre. Rec. 2479/2002. ECLI:ES:TS: 2008:7514.

del resultado, pero con entidad suficiente para haber contribuido materialmente a que el daño se produjera en los términos en que ocurrió³⁵.

En particular, precisa que la concurrencia de culpas permite moderar proporcionalmente la indemnización cuando la conducta del peatón incide en el resultado dañoso, siempre y cuando la valoración se haya fundamentado en los hechos probados y este ajustada a criterios lógicos y razonables, descartando cualquier automatismo en el reparto indemnizatorio³⁶.

Ahora bien, la doctrina del TS debe ser interpretada junto a las reglas que regulan el deber de actuación del peatón en la vía pública, las cuales permiten valorar si su comportamiento fue correcto o si incorporo un factor de riesgo en el accidente (art. 124 RD 1428/2003), que establece las pautas a seguir por los peatones al atravesar la calzada, en pasos habilitados y fuera de ellos, así como el deber de respetar los semáforos y constatar que puede cruzar sin correr riesgo.

Partiendo de ese marco normativo, los tribunales que resuelven casos en primera y segunda instancia, especialmente las Audiencias Provinciales (AP), se rigen por la doctrina del TS a los hechos probados de cada accidente, determinando si hay culpa exclusiva del peatón o concurrencia de culpas según la forma en que se realizó el cruce y la posibilidad real del conductor de evitar el atropello (García, 2018).

Así en los casos de atropello cuando los peatones cruzan el paso peatonal con el semáforo en rojo, las AP han distinguido entre supuestos de concurrencia de culpas e imputación exclusiva al conductor. Tal es el caso de la AP de Coruña, que ha declarado culpa exclusiva del conductor por iniciar la marcha de su vehículo en un cruce con semáforo sin tener en cuenta que había peatones, entendiendo que el deber de atención y control de su vehículo en zona urbana prevalecía sobre la infracción peatonal concurrente³⁷.

En términos similares, se pronunció la AP de Córdoba, revocando la sentencia de 1º instancia, absolviendo al peatón demandado, fundamentando que no hubo irrupción repentina e imprevisible en la calzada, solo un avistamiento previo del peatón por el conductor, y ello le

³⁵ STS 490/2013 de 15 de julio. Rec. 761/2011. ECLI:ES:TS: 2013:387.

³⁶ STS 201/2014 de 24 de abril. Rec. 675/2012. ECLI:ES:TS: 2014:170.

³⁷ SAP Coruña 342/2016 de 17 de octubre, Rec. 323/2016. ECLI:ES: APC: 2016:2534.

exige mayor prudencia para cruzar, teniendo en cuenta el propio riesgo que implica circular en zonas urbanas³⁸.

Sin embargo, cuando el peatón cruza la calzada con el semáforo en rojo de manera repentina, inesperada y sin adoptar precaución alguna, las AP han apreciado la culpa exclusiva de la víctima, con la consiguiente exclusión del deber de indemnizar. Así, en un caso de atropello causado por un autobús, se declaró que, para quedar excluida la responsabilidad derivada del seguro obligatorio de la circulación, no es suficiente acreditar que el conductor actuó con diligencia, es imprescindible probar que la conducta del peatón era la única causa del accidente. Y, el tribunal consideró que tal exclusividad se aprecia cuando el peatón invade la calzada con el semáforo en rojo de forma súbita, sin margen para que el conductor pudiera reaccionar o evitar el impacto³⁹.

Otros de los casos planteados, es en cruces por lugares donde no hay paso peatonal, en los que la jurisprudencia ha reiterado el criterio de concurrencia de culpas cuando ambas conductas inciden en el resultado dañoso. Así, la AP de Illes Balears confirmó el reparto de responsabilidad del 80% al peatón y del 20% al conductor al apreciar que el peatón cruzó la calzada por un lugar no permitido, pese a que había paso peatonal cerca, y lo hizo sin prever la presencia de vehículos, introduciendo un riesgo a la circulación.

No obstante, el tribunal no excluyó por completo la responsabilidad del conductor, al considerar que este no había extremado las precauciones exigibles en una vía urbana, donde es previsible la presencia de peatones, de modo que su falta de diligencia también contribuyó, aunque de forma secundaria, a la producción del atropello. Sobre esta base, la Audiencia justificaba la apreciación de concurrencia de culpas y la consiguiente moderación proporcional de la indemnización concluyendo que la conducta del peatón era la causa principal del accidente, pero no la única⁴⁰.

En términos similares se pronuncia la AP de Málaga, en la que el peatón accedió a la calzada por un lugar no permitido, aun cuando había paso peatonal cercano, en un tramo con poca

³⁸ SAP Córdoba 277/2016, de 26 de mayo, Rec. 178/2016. ECLI:ES:APCO:2016:428.

³⁹ SAP Salamanca 365/2013 de 7 de noviembre. Rec. 343/2013. ECLI:ES:APSA:2013:607.

⁴⁰ SAP Illes Balears 62/2017 de 24 de febrero. Rec. 566/2016. ECLI:ES:APIB:2017:429.

iluminación y en un estado que mermaba su capacidad para reaccionar, circunstancias que el tribunal valoró como una actuación gravemente imprudente. No obstante, el tribunal mantuvo la concurrencia de culpas porque también apreció intervención causal en la conducción de los vehículos implicados, de modo que la conducta del peatón no llegó a constituir la única causa del atropello y, por tanto, no se produjo la ruptura total del nexo causal, decidiendo entonces, establecer proporcionalmente la indemnización⁴¹.

No obstante, también en este tipo de casos se ha imputado la responsabilidad exclusiva al conductor por considerar decisiva su actuación. Es el caso de la AP de Almería, quien atribuyó el resultado lesivo casi en su totalidad al conductor del ciclomotor que circulaba rebasando vehículos detenidos y ocupando el carril contrario en zona urbana, considerando que la infracción del peatón no tenía relevancia jurídica suficiente para incidir en la imputación del daño⁴².

De los casos analizados podemos apreciar que los tribunales para atribuir responsabilidad en atropellos a peatones imputan el daño valorando la causal de las conductas concurrentes en cada siniestro, ajustados a la norma, pero no bajo un régimen de aplicación automática.

Sin embargo, la jurisprudencia ha consolidado el régimen especial de tráfico imputando al conductor por el propio riesgo que implica la circulación, teniendo en cuenta la infracción de normas de circulación, pero ello no será suficiente razón para excluir la responsabilidad. Solo cuando la conducta peatonal se configura como causa única, eficiente y determinante del resultado, rompiendo por completo el nexo causal con la conducción, apreciarán la culpa exclusiva de la víctima y descartan el deber indemnizatorio.

5.2. Responsabilidad civil en accidentes con ciclistas como sujetos vulnerables en la circulación

En los siniestros viales con ciclistas lesionados, la responsabilidad civil es naturaleza extracontractual, pues el deber de reparar nace del daño causado en la vía pública y no de una relación entre las partes, situando el conflicto en el propio Derecho de daños. No

⁴¹ SAP Málaga 545/2016 de 15 de noviembre. Rec. 147/2014. ECLI:ES: APMA: 2016:2485.

⁴² SAP Almería 45/2015 de 4 de marzo. Rec. 244/2013. ECLI:ES: APAL: 2015:121.

obstante, cuando el daño se produce con ocasión de la circulación, el ordenamiento remite al régimen especial de la LRCSCVM y no al régimen general del (art. 1902 CC), porque vincula directamente la obligación de indemnizar al hecho de la circulación y al riesgo asumido por quien conduce vehículos a motor (art. 1.1 LRCSCVM). Sustentado en la idea de que la circulación a motor introduce el peligro objetivo en la vía pública y, por ello, desplaza su atención a la producción del daño, a los fines de asegurar una respuesta resarcitoria eficaz cuando las víctimas son usuarios especialmente expuesto como los ciclistas.

La aplicación de este régimen especial parte del criterio de que en los accidentes viales es difícil para el perjudicado reconstruir con precisión la maniobra del conductor a motor y probar su falta de diligencia, en especial cuando el impacto es rápido e inesperada. Por esa razón, la norma configura la regla de imputación que hace responsable al conductor por los daños personales derivados del hecho de la circulación (art. 1.1 LRCSCVM), salvo que logre acreditar que el siniestro se debió únicamente a la conducta del propio ciclista o por hecho de fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, siendo estas las únicas causas que permiten exonerar la obligación de reparar (Martín Benito, 2016).

Por otro lado, la especialidad del régimen se apoya en instrumentos que aseguran la efectividad del resarcimiento, en particular el seguro obligatorio (art. 2 LRCSCVM) y la acción directa que permite al perjudicado reclamar la indemnización frente a la entidad aseguradora del responsable (art. 7 LRCSCVM), indistintamente de la solvencia personal del conductor.

En tal sentido, la ley impone un régimen obligatorio para valorar el daño corporal, al disponer que los daños y perjuicios causados a personas en accidentes de circulación sean cuantificados conforme a los criterios establecidos en el Título IV de la LRCSCVM (art. 1.4 LRCSCVM), desarrollado a través de los principios generales de reparación íntegra, vertebración del daño y objetivación del cálculo indemnizatorio (arts. 32 y 33 LRCSCVM), y circunscrito en las tablas indemnizatorias contenidas en su Anexo, en las que se fijan importes por lesiones temporales, secuelas, perjuicios patrimoniales y daños morales complementarios. Este régimen, reformado por la (Ley 35/2015), obliga a valorar cada partida del daño personal a través de parámetros predeterminados.

Primero, se considera el perjuicio personal temporal, referido al periodo de curación o estabilización de las lesiones, y lo indemniza por días, distinguiendo entre perjuicio muy grave cuando requiere de hospitalización, perjuicio grave cuando la víctima pierde su autonomía personal, perjuicio moderado si ve limitada su actividad ordinaria y perjuicio básico cuando solo persiste el proceso de curación sin limitaciones sustanciales (art. 135 LRCSCVM). Cada una se le asigna una cuantía económica, de manera que el importe indemnizatorio se obtiene sumando los días efectivamente acreditados en cada categoría, lo que transforma el tiempo de recuperación en una cifra legalmente determinada.

Una vez finalizado el proceso curativo, si hay daños permanentes, se valoran las secuelas, que se fijan mediante baremo médico-legal que asigna una puntuación a cada limitación funcional, lesión orgánica o daño neurológico definitivo, atendiendo a su gravedad objetiva (arts. 93 y 94 LRCSCVM). Esa puntuación se convierte en una cantidad económica conforme a tablas que cruzan los puntos de secuela con la edad de la víctima, de modo que una misma lesión tiene distinto impacto indemnizatorio según el momento vital en que se produce. Además, el sistema reconoce perjuicios morales complementarios cuando las secuelas alcanzan especial intensidad, (ejemplo: amputaciones y/o pérdida de calidad de vida), todo ello con importes tasados en el Anexo.

Junto al daño físico y moral, la LRCSCVM incorpora el perjuicio patrimonial, que se estructura en daño emergente y lucro cesante, con reglas específicas de cálculo. El daño emergente cubre los gastos médicos, farmacéuticos, de rehabilitación, prótesis, desplazamientos y cualquier asistencia sanitaria o personal necesaria para la recuperación o para la vida futura de la víctima (art. 141 LRCSCVM), mientras que el lucro cesante compensa la pérdida real de ingresos durante el periodo de baja y la merma de capacidad laboral que deriven las secuelas, con fórmulas que atienden a ingresos previos, coeficientes actuariales y expectativas de vida laboral (art. 126 LRCSCVM).

Además, cuando las lesiones generan situaciones de especial dependencia o necesidades permanentes, se prevé indemnizaciones para cubrir la ayuda de tercera persona, adaptación de la vivienda, adecuación del vehículo o costes futuros de asistencia sanitaria prolongada,

con criterios de cálculo que atienden al grado de autonomía perdido y a la expectativa de duración de esas necesidades (art. 106 LRCSCVM).

Si bien es cierto, que el régimen especial brinda mayor protección al ciclista por ser el perjudicado, igualmente valora la conducta de los intervinientes en el siniestro, porque se contempla la posibilidad de ajustar el alcance del resarcimiento cuando la actuación del ciclista influye en la producción o agravación del daño, incluso si ha incumplido normas de seguridad vial como la falta de uso del casco de protección (art. 118 RGC) que impone su uso con carácter general en vías interurbanas y en los supuestos expresamente previstos en vías urbanas. Y, cuando su uso es obligatorio es que puede valorarse como contribución a la agravación del daño corporal, por el deber de autoprotección impuesto para circular.

Sin embargo, es necesario precisar que este sistema especial es aplicable cuando los daños al ciclista son producto de hechos viales con intervención de un vehículo a motor, pero si es ciclista quien causa daños a terceros, la determinación de responsabilidad se somete al régimen común de responsabilidad extracontractual (art. 1902 CC), en sujeción a las normas de circulación que delimitan los deberes de cuidado en cada espacio vial, como sucede en aceras y zonas peatonales previstas (art. 121.5 RGC) (Ortega Sánchez, 2018)

En un accidente en el que un ciclista circulaba con mala visibilidad y fue atropellado por un vehículo a motor, en juicio se discute si la conducta del ciclista era suficiente para exonerar de responsabilidad del conductor. En su fundamentación el TS parte de que, cuando el daño personal se produce con ocasión de la circulación, la imputación se rige por el régimen especial de la LRCSCVM, imponiendo al conductor el deber de reparar salvo que pruebe culpa exclusiva del perjudicado. Ahora bien, al decidir deja sentado que la infracción del ciclista no equivale automáticamente a culpa exclusiva, porque el conductor mantiene un deber de conducción diligente y adaptar su conducta a las circunstancias de visibilidad y previsibilidad del riesgo. Por tanto, si el conductor pudo advertir o debía prever la presencia del ciclista y no adoptó las precauciones necesarias, la responsabilidad no desaparece, puede ser moderada en atención a la contribución causal de cada conducta⁴³. De tal manera que, la

⁴³ STS 273/2009 de 23 de abril. Rec. 2031/2006. ECLI: ES:TS: 2009:2380.

vulnerabilidad del ciclista no impide valorar su conducta, pero tampoco permite trasladarle el peso del siniestro cuando el conductor incumple deberes básicos de cuidado en la circulación.

En otro accidente, ocasionado cuando un camión con semirremolque, detenido ante un semáforo en rojo en el carril derecho, inicia la marcha desde la primera posición en el momento en que avanzaban por su derecha y en paralelo dos bicicletas, y uno de ellos fue atropellado con lesiones gravísimas. En primera instancia se apreció concurrencia causal y se fijó una reducción del 50% en la indemnización, mientras que la AP revocó la condena al entender que la culpa fue exclusivamente del ciclista; sin embargo, el TS casa la sentencia de apelación y confirma la solución de 1º instancia, porque, en daños personales de circulación, la exoneración del deber de indemnizar solo tiene cabida cuando el accidente se explica únicamente por la conducta del perjudicado, de acuerdo a las causas tasadas (art. 1.1 LRCSCVM), sin intervención causal del conductor, y esa exigencia no se cumplió en este caso, pues el atropello se originó al momento en que el vehículo inicia la marcha y no consta la prudencia suficiente para evitar el riesgo que supone ese arranque a sabiendas que los ciclistas estaban en la zona lateral derecha. En consecuencia, el Tribunal ratifica, que cuando el vehículo a motor pone en marcha su potencial lesivo en un punto de conflicto y tiene un ciclista en una posición a considerar, el conductor debe prever antes de reanudar la circulación, de modo que la respuesta típica es la reducir proporcionalmente la indemnización y no exonerarlo totalmente por culpa exclusiva⁴⁴.

5.2.1. Convivencia en calzada y carril bici

De acuerdo con la normativa, se exige que, cuando existan carriles bici o vías ciclistas señalizadas, este debe utilizarlas de forma preferente, integrándose en la calzada solo cuando no haya infraestructura para ellos o cuando sea necesario por razones de circulación (art. 38 RGC).

A la vez, cuando el ciclista circula por la calzada, lo hace como un vehículo más, sujeto a las reglas generales de prioridad, señales y disciplina viaria, obligando al conductor del vehículo

⁴⁴ STS 768/2010 del 26 de noviembre de 2010. Rec 1145/2007 ECLI:ES:TS: 2010:6116.

a motor a anticipar su presencia como usuario legítimo de la vía y a adaptar su conducción a esa convivencia.

Partiendo de estas premisas, uno de los aspectos más relevantes en siniestros es adelantar al ciclista en calzada, porque ahí se concentra buena parte del riesgo. Y, la normativa exige una separación lateral mínima de seguridad de metro y medio al rebasar a un ciclista (art. 35.4 RGC), y permite, cuando sea necesario para respetar esa distancia, ocupar total o parcialmente el carril contiguo e incluso rebasar líneas longitudinales continuas, siempre que no exista peligro para la circulación en sentido contrario. Entendemos que esta regla se debe a la especial vulnerabilidad del ciclista, por ello impone al conductor el deber de mayor previsión y control del vehículo en la maniobra de adelantamiento, por tanto, su incumplimiento suele convertirse en el principal elemento de imputación causal en los accidentes con colisión lateral o alcance.

Asimismo, en los entornos urbanos, la convivencia se ve condicionada por los límites de velocidad y por la configuración de las vías de un solo carril por sentido, donde se fija velocidades reducidas a los fines de favorecer la segura coexistencia entre distintos modos de movilidad (art. 50 RGC). Esta reducción de la velocidad responde a criterios de protección de usuarios vulnerables, entre ellos los ciclistas, porque disminuye la gravedad del impacto y amplía el margen de reacción del conductor ante maniobras imprevistas. En consecuencia, en estos casos, al momento de determinar la responsabilidad civil es común valorar si el conductor respetaba o no las velocidades adaptadas al entorno urbano y la presencia previsible de bicicletas en la calzada.

Por otro lado, el hecho de que existan carriles-bici no implica liberar automáticamente al conductor de su deber de atención cuando atraviesa intersecciones, cruces o accesos a la calzada, porque el ciclista que circula por una vía específicamente habilitada mantiene su condición de usuario de la vía con prioridad derivada de la señalización y de las normas generales de circulación. En estos puntos de conflicto, el deber de cuidado del conductor debe ser mayor, al tener que comprobar la posible presencia de bicicletas antes de girar, incorporarse o cruzar, pues son precisamente estos movimientos los que concentran gran parte de los atropellos a ciclistas en ámbito urbano. Y, el incumplimiento de estas

precauciones suele fundamentar la imputación del daño conforme al régimen especial de la LRCSCVM, al tratarse de riesgos propios de la conducción en espacios de movilidad compartida.

5.2.2. Uso de casco y su incidencia en la indemnización

El uso del casco para los ciclistas en el tráfico y circulación es una obligación y su incumplimiento puede incidir en la determinación de responsabilidad civil en siniestros, cuando se discute la contribución causal de la víctima. En este sentido, los conductores de bicicletas están obligados a utilizar casco de protección en vías interurbanas, cuando sean menores de dieciséis años o cuando así lo establezcan las ordenanzas municipales (art. 118 RGC). Esta previsión está relacionada con la regla de reducción del resarcimiento por contribución causal de la víctima prevista en el régimen especial de la circulación, cuyo incumplimiento se podrá valorar como un hecho que contribuye como causal a la producción o agravación del daño sufrido.

En caso resuelto por la AP de Barcelona, sobre un accidente de tráfico en el que un ciclista que cruzó la calzada por un paso de peatones y atropellado por vehículo, el Tribunal afirmó que los ciclistas no tienen preferencia de paso al atravesar paso de peatonal montados en la bicicleta, porque esa preferencia es únicamente a los peatones (art. 124 RGC). Explicó que el ciclista no podía reclamar indemnización, pues su conducta estaba fuera de la esfera de protección del régimen especial de circulación, al transitar por el paso peatonal sin montar la bicicleta, declarando su infracción en disciplina al circular y por su contribución causal directa al accidente (Magro Servet, 2024).

De forma análoga, cuando la falta de casco también agrava las lesiones o perjuicios personales acreditados, el órgano judicial puede valorar esa omisión como factor que disminuye la indemnización en proporción a su contribución causal, siempre en base a hechos probados.

No obstante, la valoración de la conducta del ciclista no implica que el casco sea un requisito para activar la regla general del régimen especial, pero él no usar el casco sí puede influir en

la cuantía del resarcimiento cuando existan lesiones cuya gravedad se vincula directamente con la falta de protección que el casco hubiera mitigado⁴⁵.

5.3. Responsabilidad civil en accidentes con usuarios (VMP)

En los accidentes viales con usuarios de VMP, la determinación de responsabilidad civil es a través del régimen general de ilícitos civiles por ser dispositivos que no tienen la consideración jurídica de vehículos a motor y, por tanto, están descritos en el régimen especial de circulación en la LRCSCVM.

En tal sentido, el deber de reparar el daño nace de los actos u omisiones que causan perjuicio a otro, cuando media culpa o negligencia, conforme al principio general de responsabilidad extracontractual (art. 1902 CC), en relación con las fuentes de las obligaciones derivadas de los hechos ilícitos (art. 1089 CC). Así, la imputación del daño en siniestros con VMP exige acreditar una conducta antijurídica, resultado lesivo y un nexo causal entre ambos, sin aplicar el criterio objetivo del riesgo de la circulación a motor.

Sin embargo, la normativa de tráfico ha integrado a los VMP al régimen de circulación urbana, sometiéndolos a reglas de uso en las vías públicas, con límites de velocidad y delimitación de espacios permitidos. en la medida en que el ordenamiento atribuye a los municipios la competencia para regular mediante ordenanza la circulación en vías urbanas (art. 7 LSV), mientras que el Reglamento General de Circulación prohíbe expresamente su tránsito por aceras y zonas peatonales (art. 121.5 RGC) y restringe su circulación por vías interurbanas, travesías, autopistas, autovías y túneles urbanos (art. 38.4 RGC), debiendo circular preferentemente por la calzada o por los espacios habilitados conforme a la ordenación municipal. De modo que, cuando un accidente se produce por invasión de zonas reservadas a peatones, por circulación imprudente o por incumplimiento de límites de velocidad, la determinación de responsabilidad se rige directamente en el juicio de culpa y en la atribución de responsabilidad por los daños causados (Parra Lucán, 2020).

Por otro lado, cuando en el accidente con VMP interviene un vehículo a motor, la determinación de responsabilidad se construye entre el régimen especial aplicable al

⁴⁵ SAP-B 621/2023, de 4 de diciembre de 2023. Rec. 269/2022. ECLI:ES: APB: 2023:12823.

conductor del vehículo a motor y el general de culpa para el usuario del VMP. Así, el conductor del vehículo a motor puede quedar sometido al régimen de responsabilidad por hechos de la circulación cuando cause daños personales, mientras que la conducta del usuario del VMP se valora conforme a los parámetros de negligencia del Derecho común, permitiendo apreciar concurrencia causal cuando ambas conductas influyen en el resultado lesivo. En estos casos, la indemnización se ajusta en atención al peso causal de cada actuación, sin que la mera condición de usuario vulnerable del VMP determine automáticamente la imputación exclusiva al conductor del vehículo motor (De Las Heras García, 2023).

Asimismo, es necesario precisar que en los accidentes con VMP adquieren especial atención otras causas de responsabilidad, derivadas de defectos del propio dispositivo, por ejemplo, falta de mantenimiento, fallos de frenado o problemas estructurales que pueden determinar la responsabilidad por defectos del VMP conforme a la normativa de protección de consumidores cuando el daño proviene de una falta de seguridad del bien puesto en circulación (arts. 128 y ss. TRLGDCU)⁴⁶. En estos casos, la imputación se desplaza del usuario al fabricante o distribuidor, siempre que se pueda acreditar que el daño ocasionado fue producto de deficiencias del dispositivo y no por el uso indebido o imprudente del mismo.

En supuestos de determinación de responsabilidad civil de usuarios de VMP que han invadido espacios reservados a peatones la AP de Asturias, al enjuiciar un atropello originado por un patinete eléctrico que circulaba por la acera, quedó acreditado que el peatón transitaba correctamente por el espacio destinado a su uso exclusivo, mientras que el conductor del VMP irrumpió en dicha zona incumpliendo las normas de circulación que prohíben este tipo de dispositivos en áreas peatonales (art. 121.5 RGC), generando un riesgo que se materializó en el impacto. Con dicha fundamentación, la Sala construye la imputación civil desde el esquema clásico de la responsabilidad extracontractual, al entender que la conducta del usuario del patinete constituye una actuación negligente por vulnerar una regla de seguridad

⁴⁶ Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. BOE núm. 287, de 30/11/2007.

vial destinada precisamente a proteger a los peatones, activando el deber de reparación del daño (art. 1902 CC). víctima⁴⁷.

En supuestos de concurrencia de culpas en accidentes provocados por VMP, la AP Valencia, al resolver un caso de atropello de peatón ocasionado por un patinete eléctrico en zona urbana, la Sala acredita la responsabilidad sustentada en la conducta imprudente del conductor del VMP, que circulaba sin adoptar las precauciones exigibles en un entorno de convivencia con peatones, generando una situación de riesgo evitable que desembocó en el impacto. En base a este comportamiento negligente del VMP, el tribunal construye la imputación de responsabilidad civil desde el esquema clásico de la culpa extracontractual, al apreciar la conducta generadora de daño (art. 1902 CC). Pero además de valorar la conducta del conductor del VMP, también valora la actuación del peatón, al entender que determinadas circunstancias del cruce contribuyeron parcialmente al resultado lesivo, y, por tanto, a una distribución causal del daño siendo exigible moderar de forma proporcional la indemnización. Así, el tribunal no libera al conductor del patinete de su obligación de reparar, pero ajusta el quantum resarcitorio en atención a la intervención concurrente de la víctima, evidenciando que en los accidentes con VMP la responsabilidad se determina por la valoración de conducta de los intervinientes y no y no de forma automática como suele hacerse bajo el régimen especial del tráfico a motor⁴⁸.

En tal sentido, se puede afirmar que, en casos de siniestros con patinetes eléctricos, los tribunales valoran la responsabilidad civil de los usuarios de VMP verificando las conductas negligentes de forma individual en sujeción a la infracción de deberes de prudencia y normas de circulación, y no bajo el criterio abstracto de riesgo.

5.3.1. Regulación actual de los VMP, carencias y lagunas normativas

En la actualidad, la regulación de los VMP es establecida fundamentalmente a través de la LSV, aprobada por el RDL 6/2015, y de sus normas reglamentarias de desarrollo,

⁴⁷ SAP-A 155/2023 de 20 de marzo de 2023. Rec. 636/2022. ECLI:ES: APO: 2023:1346.

⁴⁸ SAP-V 333/2023, de 25 de julio de 2023. Rec. 314/2022. ECLI:ES: APV: 2023:2293.

especialmente el RD 2822/1998⁴⁹(RGV) y el RD 970/2020⁵⁰ (RGC), que han incorporado progresivamente a estos dispositivos al régimen de tráfico urbano. En este contexto, los VMP se reconocen como una categoría de vehículos específica caracterizados por su propulsión eléctrica, su velocidad limitada por diseño y uso individual, quedando excluidos de la definición de vehículo a motor y, por tanto, del régimen propio de estos en materia de seguro obligatorio y responsabilidad objetiva de circulación, conforme a la definición incorporada en el Anexo II-A del RGV. Con esta delimitación técnica se fija qué dispositivos pueden circular como VMP y condiciona directamente su estatuto jurídico en el sistema vial (Pérez González, 2023).

Una vez incorporado a la normativa, los VMP se han sometido a reglas de circulación destinadas a garantizar la seguridad en el entorno urbano. En particular, se prohíbe su tránsito por aceras y zonas peatonales (art. 121.5 RGC), se restringe su circulación por vías interurbanas, autopistas, autovías y túneles urbanos (art. 38.4 RGC), y se remite a la competencia municipal para ordenar su uso en vías urbanas, establecer límites de velocidad y regular espacios de circulación a través de ordenanzas locales dictadas al amparo del (art. 7 LSV).

Junto a estas reglas de uso viario, se han introducido requisitos técnicos destinados a controlar la seguridad de los dispositivos que pueden circular, en particular mediante la exigencia de un certificado de circulación y el sometimiento de los VMP al Manual de características técnicas aprobado por la DGT⁵¹, con un régimen transitorio que culminará en la obligación de que, a partir del 22 de enero de 2027, únicamente puedan circular aquellos modelos que cumplan con las especificaciones técnicas oficiales, a los fines de garantizar estándares mínimos de seguridad estructural, frenado y estabilidad, aunque se **ARTICULA**

⁴⁹ Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. BOE núm. 22, de 26/01/1999.

⁵⁰ Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico. BOE núm. 297, de 11 de noviembre de 2020.

⁵¹ Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal. BOE núm. 18, de 21 de enero de 2022.

fundamentalmente por vía administrativa y no por una ley formal que configure de manera integral el estatuto jurídico de los VMP (Pérez González, 2023).

Sobre esta base normativa, se observan en el sistema actual sus principales carencias y lagunas, pues aun cuando se ha avanzado en la integración de los VMP en la disciplina de tráfico, no se ha configurado un marco homogéneo en materia de obligatoriedad estatal del casco, edad mínima de conducción, seguro de responsabilidad civil o un régimen propio de responsabilidad civil comparable al existente para los vehículos a motor, lo cual ha generado una fragmentación regulatoria a través de ordenanzas municipales y una notable inseguridad jurídica para usuarios y víctimas de accidentes.

5.3.2. Problema del seguro obligatorio en VMP

Para dilucidar acerca de los problemas suscitados por el seguro obligatorio en los VMP hay que recordar que estos dispositivos fueron incorporados al régimen de tráfico, tras ser reconocidos como vehículos a efectos de circulación, pero no se incorporaron al régimen especial de responsabilidad civil propio de los vehículos a motor. En efecto, aunque los VMP se someten hoy a reglas concretas de uso vial (art. 121.5 RGC) y a las restricciones de circulación (art. 38.4 RGC), el legislador estatal no los incluyó al ámbito de aplicación de la LRCSCVM, cuyo sistema de aseguramiento obligatorio se construye exclusivamente para vehículos a motor (art. 1 LRCSCVM). Como consecuencia, la circulación de los VMP quedó inicialmente desvinculada de toda obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil, de modo que la cobertura de los daños causados por estos dispositivos dependía únicamente de pólizas voluntarias o de la solvencia personal del usuario responsable (De Las Heras García, 2023).

No obstante, la falta de obligatoriedad de aseguramiento estatal y ante el crecimiento acelerado del uso de patinetes eléctricos en entornos urbanos, los municipios se apoyaron en su competencia para ordenar la circulación en vías urbanas y establecer condiciones de uso mediante ordenanzas (art. 7 LSV), y comenzaron a exigir seguros de responsabilidad civil a determinadas categorías de usuarios, especialmente a las empresas de alquiler o explotación comercial de VMP. Lo que permitió imponer pólizas obligatorias a flotas de patinetes

compartidos con la finalidad de garantizar una cobertura mínima ante los daños causados a terceros.

Sin embargo, esta obligación no se extendió de forma homogénea al uso privado de los VMP, generándose así un sistema dual en el que algunos patinetes circulaban necesariamente asegurados por exigencia administrativa local, mientras otros lo hacían sin ninguna cobertura obligatoria, dependiendo exclusivamente de decisiones individuales. Esta diversidad normativa territorial y funcional consolidó un escenario de desigual protección de las víctimas según el tipo de VMP implicado en el siniestro.

Sobre esta ambigüedad comienzan a surgir las consecuencias directas en la determinación de la responsabilidad civil derivada de los accidentes con VMP, porque la falta de un seguro obligatorio generalizado desplaza el resarcimiento al régimen común de la culpa extracontractual, en el que la obligación de reparar se fundamenta en la conducta negligente del causante del daño (art. 1902 CC). Así en los casos en los que no existe póliza voluntaria o cobertura impuesta por ordenanza municipal, la víctima no puede ejercer una acción directa ante un ente asegurador y debe dirigir su reclamación exclusivamente contra el usuario del patinete, asumiendo el riesgo de insolvencia y la eventual imposibilidad de obtener una reparación efectiva del perjuicio sufrido. De modo, que esta deficiencia incrementa la inseguridad jurídica y debilita la función protectora del derecho de daños en el ámbito de la movilidad urbana, al no poder garantizar una respuesta resarcitoria mínima como ocurre en el régimen especial de los vehículos a motor (De las Heras García, 2023).

En consecuencia, la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes con patinetes eléctricos se ve condicionada por la prueba de conducta negligente y la existencia o no de cobertura aseguradora, introduciendo claramente un factor de desigualdad material en la reparación del daño que dependerá del tipo de uso del VMP y de la normativa municipal aplicable en cada territorio. Por tanto, urge una regulación estatal clara que supere la actual dispersión normativa y garantice una tutela resarcitoria efectiva en el contexto de la nueva movilidad urbana.

Sin embargo, al aprobar la Ley de Seguros de Automóviles⁵², en la que se define el vehículo personal ligero e indica que, a partir de enero de 2026, el patinete eléctrico deberá contar con un seguro obligatorio de responsabilidad civil cuando reúna las características técnicas, añadiéndose además requisitos administrativos para poder contratarlo, es decir, el usuario deberá disponer de certificado de circulación y constar inscrito en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, con su correspondiente etiqueta identificativa, y previéndose igualmente que, si el responsable causa accidentes sin tener contratado el seguro, el Consorcio de Compensación de Seguros deberá indemnizar a las víctimas y posteriormente ejerce la acción de repetición frente al responsable del siniestro (propietario del VMP) cuando concurra negligencia, dolo o manipulación, de tal manera que la imputación del daño continuará apoyándose en la culpa extracontractual del causante (art. 1902 CC), pero ahora se podrá garantizar el cobro que evita que la efectividad de la indemnización dependa exclusivamente de la solvencia personal del responsable (Fundación RACE, 2025).

6. Conclusiones

En base a la pregunta que ha guiado la investigación, con relación a si el diseño resarcitorio vigente ofrece una tutela efectiva y coherente con el patrón actual de movilidad cuando el accidente afecta a peatones, ciclistas y usuarios de VMP, y desarrollar las bases teóricas, es posible confirmar que nuestro ordenamiento jurídico combina dos planos diferenciados en argumentación. Por un lado, la responsabilidad civil extracontractual como cláusula general para daños causados por conducta culposa o negligente (art. 1902 CC) y, por otro, el régimen especial de la circulación de vehículos a motor, que vincula la obligación de reparar al hecho de la circulación y al riesgo asociado, con un papel decisivo del aseguramiento obligatorio y de los mecanismos que facilitan el cobro a la víctima. Esa distinción permite explicar por qué, ante lesiones personales graves, el régimen especial sostiene una tutela más efectiva que

⁵² Ley 5/2025, de 24 de julio, por la que se modifican el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras. BOE núm. 178, de 25/07/2025.

el derecho común al asegurar que la reparación no dependa exclusivamente del patrimonio del responsable.

A la vez, la normativa nacional y europea deja en evidencia que la protección de usuarios vulnerables impone deberes concretos de cuidado y orienta la interpretación de las reglas de circulación hacia una convivencia que reconozca la exposición material al daño de peatones y ciclistas. En particular, el principio de prioridad de protección adquiere sentido cuando se traslada a criterios operativos de conducta en la vía, de modo que el estándar de diligencia exigible al conductor del vehículo a motor aumenta en entornos urbanos, intersecciones, pasos de peatones y escenarios de interacción con bicicletas, porque allí la previsibilidad del riesgo aumenta y la capacidad de evitar el resultado lesivo se concentra en quien conduce el elemento más peligroso por masa y velocidad.

En cuanto a los peatones, se aprecia que lo esencial en el sistema resarcitorio es ordenar cómo se valora la conducta de cada interviniente sin desproteger a la víctima y no simplemente en atribuir responsabilidad. Así, en atropellos en pasos de peatones y zonas urbanas, el régimen especial permite sostener una imputación principal al conductor del vehículo a motor por el riesgo propio de la circulación, aunque la conducta del peatón conserve relevancia cuando se acredita culpa exclusiva o contribución causal. De esa forma el sistema permite preservar la garantía indemnizatoria al tiempo que corrige el comportamiento de la víctima cuando influye de forma real en el resultado, evitando soluciones rígidas que priorizan las respuestas proporcionales al caso concreto.

Se puede afirmar que el régimen especial de responsabilidad civil de la circulación ha logrado consolidar un modelo de protección eficaz para las víctimas vulnerables cuando intervienen vehículos a motor, al vincular la obligación de reparar al riesgo inherente a la conducción y al asegurar la efectividad del resarcimiento mediante un sistema obligatorio de aseguramiento. Con dicha estructura se facilita la indemnización del daño personal junto a la prevención indirecta al imponer mayores estándares de cuidado a quienes generan el riesgo estructural en la vía pública, con la finalidad de brindar mayor seguridad a peatones y ciclistas en un entorno de tráfico cada vez más complejo.

Sin embargo, el interés protector de la norma se vio claramente afectado con la aparición de los VMP, cuya integración dio prioridad a la ordenación del uso vial, pero descuidó durante años la dimensión resarcitoria del daño. Reflejada en la falta de exigencia de un seguro obligatorio que trajo como consecuencia que el peso de la reparación del daño se trasladara al régimen común de la culpa extracontractual, reintroduciendo un modelo de responsabilidad fuertemente condicionado por la solvencia del causante, lo cual generó situaciones de desprotección material de las víctimas que resultan difícilmente compatibles con los principios de seguridad vial y tutela efectiva del daño.

Desde una perspectiva crítica, se puede afirmar que la fragmentación normativa municipal en materia de VMP, aunque comprensible como respuesta inmediata al fenómeno de la micromovilidad, dejó en evidencia las limitaciones de una regulación basada exclusivamente en ordenanzas locales para resolver problemas estructurales de responsabilidad civil. Esa diversidad de soluciones territoriales afectó la previsibilidad jurídica e introdujo desigualdad en la protección de los perjudicados según el lugar del accidente o el tipo de patinete implicado, debilitando la función uniformadora que debe caracterizar al derecho de daños en contextos de riesgo generalizado.

Sin embargo, parte de esta problemática fue subsanada recientemente al exigir el seguro obligatorio para determinados vehículos personales ligeros, logrando corregir la principal disfunción del sistema previo, al garantizar una cobertura mínima de los daños causados a terceros sin alterar el fundamento extracontractual de la imputación civil.

De modo que podemos concluir, afirmando que la protección jurídica de los usuarios vulnerables en la circulación debe ser construida de forma integral, con reglas de comportamiento y atribución ex post de responsabilidad civil, pero con exigencias coherentes de prevención, criterios de imputación del daño y sistemas eficaces de aseguramiento. Si bien es cierto que su reciente evolución en materia de VMP apunta hacia un sistema más coherente, también revela la necesidad de seguir avanzando en una regulación estatal homogénea que integre plenamente las nuevas formas de movilidad en el derecho de daños, garantizando que la vulnerabilidad física en la vía pública se corresponda con una tutela jurídica reforzada y efectiva.

Bibliografía

- Badillo Arias, J. (2015). *"La conceptualización del hecho de la circulación en la responsabilidad civil automovilística y el seguro"*. Universidad Carlos III de Madrid.
- Baigorri Rived, V. (12 de septiembre de 2025). *"Sentencias por Atropello en Paso de Peatones: Guía Completa y Actualizada 2025"*. Asesoría Accidentes Zaragoza: <https://asesoriaaccidentes.es/sentencias-por-atropello-en-paso-de-peatones/>
- Basozabal Arrue, X. (2015). *Responsabilidad extracontractual objetiva: parte general*. Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado. https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-PR-2015-39
- Betti, E. (1975). *Interpretación de la Ley y de los Actos Jurídicos, en De Los Mozos, J.* Revista de Derecho Privado.
- Cabañete Gómez, P. (2019). *"Vehículos de movilidad personal; especial referencia al patinete eléctrico"*. Universidad de Almería.
- De las Heras García, M. (2018). *La Responsabilidad por Riesgo*. Big Data Jurist (ISDE).
- De Las Heras García, M. (2023). *"Más sombras que luces en la vigente regulación de los vehículos de movilidad personal: Responsabilidad derivada de su uso"*. Revista Bolivariana. de Derecho Nº 36.
- DGT. (03 de noviembre de 2016). *"Instrucción 16/V-124 sobre Vehículos de movilidad personal (VMP)"*. Dirección General de Tráfico: https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-trafico/VEH-vehiculos/Instr_16_V_124_Vehiculos_Movilidad_Personal.pdf
- DGT. (25 de noviembre de 2024). *"Informe temático: Siniestralidad en vías urbanas Cómputo de las personas fallecidas y heridas hospitalizadas Datos consolidados a 30 días "*. Dirección General de Tráfico: https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/dgt-en-cifras/publicaciones/Accidentes-Trafico-Zona-Urbana/INF_Tematico-Siniestralidad-Zonas-urbanas_v8_FINAL.pdf

- DGT. (07 de agosto de 2025). *"Descienden un 6% los fallecidos por siniestro de tráfico en las ciudades"*. Dirección General de Transito: <https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/20250708-descienden-un-6-los-fallecidos-por-siniestro-de-trafico-en-las-ciudades/>
- Díez Picazo, L. (2011). *La Responsabilidad Civil Extracontractual*. Ed. Thomson.
- Díez-Picazo Ponce De León, L. (2000). *"Culpa y riesgo en la Responsabilidad Civil Extracontractual"*. AFDUAM.
- Díez-Picazo, L., & A., G. (1989). *Sistema de Derecho Civil*. Vol. II, Ed. Tecnos.
- Domínguez, A. (2020). *"Cuestión controvertida: Los vehículos de movilidad personal, ¿Instrumento típico de un delito contra la seguridad vial?"* Estudios Penales y Criminológicos, vol. XL.
- Estebanez Izquierdo, J. (21 de marzo de 2022). *"Medidas más destacadas de la Ley 18/2021 por la que se modifica el TR de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial"*. Blog La ventana jurídica: <https://josemanuelestebanez.blogspot.com/2022/03/medidas-mas-destacadas-de-la-ley-182021.html>
- FGE. (2025). *"Seguridad vial: Las víctimas de accidentes de tráfico"*. Fiscal.es: https://www.fiscal.es/memorias/memoria2022/FISCALIA_SITE/recursos/pdf/capitulo_V/cap_V_4_1.pdf
- Fundación RACE. (03 de septiembre de 2025). *Seguro obligatorio de patinete según la DGT en 2026: ¿cuándo entra en vigor y qué tipo de seguro contratar?* RACE: <https://www.race.es/obligacion-seguro-patinete-electrico>
- Gálvez-Pérez, D., Begoña Guirao, B., & Ortuño, A. (2025). *"Mejorar la marcha segura en una sociedad que envejece: conocimientos sobre la gravedad de las lesiones en accidentes de tráfico de peatones de mayor edad en entornos urbanos"*. Revista de Transporte y Salud, Vol. 42.

- García, M. (22 de marzo de 2018). “*La culpa peatonal en los atropellos. ¿Exención total, concurrente, o culpa total?*”. Iberley: <https://www.iberley.es/revista/culpa-peatonal-atropellos-exencion-total-concurrente-culpa-total-157>
- Gómez Albo Parra, C. (2017). “*La responsabilidad civil por hecho ajeno. Caso de los actos del menor de edad*”. Universidad Pontificia Comillas.
- Hibars Gonzalez, M. (2017). “*La concurrencia de causas en la responsabilidad por accidentes de circulación*”. Universidad de Cantabria.
- Infocop. (12 de noviembre de 2025). “*Nuevas directivas de la Unión Europea en materia de conducción*”. <https://www.infocop.es/nuevas-directivas-de-la-union-europea-en-materia-de-conduccion/?cn-reloaded=1>
- López González, A. (2022). “*Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación. Especial referencia a la concurrencia de causas*”. Universidad de Salamanca.
- Magro Servet, V. (01 de julio de 2024). “*Los ciclistas no tienen preferencia en los pasos de cebra para cruzarlos (Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 19ª, Sentencia 621/2023 de 4 dic. 2023)*”. Derecho.com: <https://elderecho.com/ciclistas-no-tienen-preferencia-en-pasos-cebra-para-cruzarlos-sentencia-ap-barcelona>
- Martín Benito, E. (2016). “*Legislación y responsabilidad civil en la circulación de bicicletas*”. Universidad de Salamanca.
- Martín López, J. (2024). “*La responsabilidad civil en los accidentes de tráfico: Títulos de imputación y causas de exoneración*”. Universidad Rey Juan Carlos.
- Mateos Alonso, E. (2019). “*Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización*”. Universidad de Valladolid.
- Meso Bastero, P. (2025). “*Vehículos de movilidad personal: Marco jurídico y desafíos normativos en la regulación estatal y municipal vasca*”. Universidad del País Vasco.

- Moraga Ruiz, C. (2022). *“Responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor. Análisis de la reforma del sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las personas”*. Universidad de Cataluña.
- Organizacion Mundial de la Salud. (13 de diciembre de 2023). *“Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023”*. World Health Organization: <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789240086517>
- Ortega Gasset, J. (2021). *“Los derechos de las víctimas de accidentes de tráfico. Funciones del Ministerio Fiscal”*. Fiscalía General del Estado.
- Ortega Sánchez, A. (2018). *“La Evolución de la Normativa Española de Seguridad Vial sobre el ciclismo”*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Parra Lucán, M. (2020). *“La responsabilidad civil extracontractual” Curso de Derecho Civil (II), Vol. II. Contratos y responsabilidad civil*. Edisofer.
- Peña Lopez, F. (2014). *“Comentario del artículo 1902 CC”, Comentarios al Código Civil*. Ed. Aranzadi, 4º ed.
- Pérez González, L. (23 de octubre de 2023). *“La responsabilidad de los Vehículos de Movilidad Personal: actualidad normativa y análisis jurisprudencial”*. Legal Today: <https://www.legaltoday.com/opinion/articulos-de-opinion/la-responsabilidad-de-los-vehiculos-de-movilidad-personal-actualidad-normativa-y-analisis-jurisprudencial-2023-10-24/>
- Reglero Campos, F. (2003). *Tratado de Responsabilidad Civil*. Ed. Aranzadi.
- Relaño, M., Ochoa, L., Moreno, P., & Rivas, S. (28 de julio de 2025). *“Reforma de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor: novedades y aspectos clave”*. Clydeco.com: <https://www.clydeco.com/en/insights/2025/07/reforma-de-la-ley-de-responsabilidad-civil-y-segur>

Rodao Arranz, C. (2023). “*Responsabilidad civil extracontractual, especial referencia a la responsabilidad derivada de accidentes de circulación*”. Universidad Pontificia de Salamanca.

Solé Feliu, J. (1997). “*La concurrencia de culpa de la víctima en la jurisprudencia reciente del Tribunal Supremo*”. Universidad de Girona.

VPE. (12 de noviembre de 2020). “*Importante: Nuevo Real Decreto 970/2020 sobre VMP*”.
<https://vpe.es/noticias/nuevo-real-decreto-sobre-vmp/>

Legislación

- Real Decreto de 14 de septiembre de 1882 por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal. Gaceta de Madrid» núm. 260, de 17/09/1882.
- Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil. Gaceta de Madrid núm. 206, de 25/07/1889.
- Constitución Española. BOE núm. 311, de 29/12/1978.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. BOE núm. 281, de 24/11/1995.
- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. BOE núm. 22, de 26/01/1999.
- Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. BOE núm. 7, de 08/01/2000.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. BOE núm. 306, de 23/12/2003.
- Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. BOE núm. 267, de 05/11/2004.

- Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. BOE núm. 287, de 30/11/2007.
- Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. BOE núm. 222, de 13/09/2008.
- Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009 relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad. DOUE L 263/11 del 07 de octubre de 2009.
- Directiva 2012/29/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de octubre de 2012 por la que se establecen normas mínimas sobre los derechos, el apoyo y la protección de las víctimas de delitos, y por la que se sustituye la Decisión marco 2001/220/JAI del Consejo. DOUE L 315/57 del 14 de noviembre del 2012.
- Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. BOE núm. 77, de 31/03/2015.
- Ley 4/2015, de 27 de abril, del Estatuto de la víctima del delito. BOE núm. 101, de 28/04/2015.
- Ley 35/2015, de 22 de septiembre de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. BOE núm. 228, de 23 de septiembre de 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. BOE núm. 261, de 31/10/2015.
- Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid, de 5 de octubre de 2018.
<https://datos.madrid.es/FWProjects/egob/Catalogo/Transporte/Trafico/Ficheros/OrdenanzaMovilidadSostenible.pdf>

- Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021 por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad. DOUE núm. 430, de 2 de diciembre de 2021.
- Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente. BOE núm. 53, de 2 de marzo de 2019.
- Ordenanza de Movilidad de Valencia, del 8 de junio de 2019. <https://www.valencia.es/documents/20142/628173/Nueva+versi%C3%B3n+VTC+ORDENANZA+DE+MOVILIDAD+castellano+090425.pdf/5f19a41e-47bd-b2bf-566b-2434f35700b5?t=1744277581734>
- Ordenanza Municipal de Sevilla de 19 de septiembre de 2019. <https://www.dipusevilla.es/system/modules/com.saga.sagasuite.theme.diputacion.sevilla.corporativo/handlers/download-bop.pdf?id=64111150-ec11-11e9-8724-0050569fe27b>
- Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2019 por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias. DOUE L 305/1 del 26 de noviembre de 2019.
- Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico. BOE núm. 297, de 11 de noviembre de 2020.
- 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, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos. BOE núm. 304, de 21 de diciembre de 2021.

- Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal. BOE núm. 18, de 21 de enero de 2022.
- Ley 5/2025, de 24 de julio, por la que se modifican el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras. BOE núm. 178, de 25/07/2025.
- Directiva (UE) 2025/2205 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2025, sobre el permiso de conducción, por la que se modifican el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva (UE) 2022/2561 del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) nº 383/2012 de la Comisión. DOUE núm. 2205, de 5 de noviembre de 2025.
- Directiva (UE) 2025/2206 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2025, por la que se modifica la Directiva (UE) 2025/2205, por lo que respecta a determinadas medidas de privación del derecho a conducir. DOUE núm. 2206, de 5 de noviembre de 2025.

Jurisprudencia

- STS 1130/2008, de 12 de diciembre. Rec. 2479/2002. ECLI:ES:TS: 2008:7514.
- STS 273/2009 de 23 de abril. Rec. 2031/2006. ECLI: ES:TS: 2009:2380.
- STS 768/2010 del 26 de noviembre de 2010. Rec 1145/2007 ECLI:ES:TS: 2010:6116.
- STS 816/2011 del 06 de febrero de 2012. Rec. 977/2008. ECLI:ES:TS: 2012:1581.

- STS 349/2012, de 11 de junio. Rec. 1905/2009. ECLI:ES:TS: 2012:3950.
- STS 490/2013 de 15 de julio. Rec. 761/2011. ECLI:ES:TS: 2013:387.
- SAP Salamanca 365/2013 de 7 de noviembre. Rec. 343/2013. ECLI:ES: APSA: 2013:607.
- STS del 10 de abril de 2014. Rec. 2094/2012. ECLI:ES:TS: 2014:1491.
- STS 201/2014 de 24 de abril. Rec. 675/2012. ECLI:ES:TS: 2014:170.
- SAP Almería 45/2015 de 4 de marzo. Rec. 244/2013. ECLI:ES: APAL: 2015:121.
- SAP Córdoba 277/2016 de 26 de mayo, Rec. 178/2016. ECLI:ES: APCO: 2016:428.
- SAP Coruña 342/2016 de 17 de octubre, Rec. 323/2016. ECLI:ES: APC: 2016:2534.
- SAP Málaga 545/2016 de 15 de noviembre. Rec. 147/2014. ECLI:ES: APMA: 2016:2485.
- SAP Illes Balears 62/2017 de 24 de febrero. Rec. 566/2016. ECLI:ES: APIB: 2017:429.
- STS 421/2020 de 22 de julio. Rec. 1086/2018. ECLI:ES:TS: 2020:2533.
- SAP-A 155/2023 de 20 de marzo de 2023. Rec. 636/2022. ECLI:ES: APO: 2023:1346.
- SAP-V 333/2023 de 25 de julio de 2023. Rec. 314/2022. ECLI:ES: APV: 2023:2293.
- STS 1506/2023 del 27 de octubre. Rec. 5000/2019. ECLI:ES:TS: 2023:4601.
- SAP-B 621/2023 de 4 de diciembre de 2023. Rec. 269/2022. ECLI:ES: APB: 2023:12823.