

MÁS SOMBRAS QUE LUCES EN LA VIGENTE REGULACIÓN
DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL:
RESPONSABILIDAD DERIVADA DE SU USO

*MORE SHADOWS THAN LIGHTS IN THE CURRENT REGULATION OF
PERSONAL MOBILITY VEHICLES: LIABILITY DERIVED FROM ITS USE*

Rev. Boliv. de Derecho N° 36, julio 2023, ISSN: 2070-8157, pp. 698-739



Manuel Ángel
DE LAS HERAS
GARCÍA

ARTÍCULO RECIBIDO: 23 de abril de 2023

ARTÍCULO APROBADO: 31 de mayo de 2023

RESUMEN: La notable transformación del paisaje urbano por razón de la aparición y el progresivo asentamiento de los denominados dispositivos o vehículos de movilidad personal –en especial del patinete eléctrico- unido a su demorada regulación ha suscitado específicos inconvenientes entre los cuales sobresale la inseguridad jurídica originada en el ámbito punitivo español por concretas resoluciones que, frente a otros criterios judiciales, han interpretado que algunos de tales dispositivos constituían, en realidad, “ciclomotores” aplicándose, por tanto, a sus conductores las mismas disposiciones sancionadoras previstas para quienes circulan con estos últimos provocando que la Sala de lo Penal (Sala 2ª) del Alto Tribunal español haya tenido que fijar la correspondiente doctrina en la materia. Tras abordar el actual marco normativo y el concepto de “vehículo de movilidad personal”, apuntando sus heterogéneas clases, en el presente estudio examinamos tanto el mentado desconcierto jurídico-penal sobre tales dispositivos como aquéllas diversas hipótesis –también resueltas en vía judicial- generadoras de responsabilidad civil por daños ocasionados con motivo de su circulación.

PALABRAS CLAVE: Vehículos de movilidad personal; normativa; responsabilidad penal; resoluciones contradictorias; responsabilidad civil; jurisprudencia.

ABSTRACT: *The notable transformation of the urban landscape due to the appearance and progressive establishment of the so-called personal mobility devices or vehicles -especially the electric scooter- together with its delayed regulation has given rise to specific inconveniences, among which stands out the legal uncertainty caused by the Spanish punitive scope by specific resolutions that, in the face of other judicial criteria, have interpreted that some of such devices constituted, in reality, “mopeds” applying, therefore, to their drivers the same sanctioning provisions provided for those who circulate with the latter causing that the Criminal Chamber (2nd Chamber) of the Spanish High Court has had to establish the corresponding doctrine on the matter. After addressing the current regulatory framework and the concept of “personal mobility vehicle”, pointing out its heterogeneous classes, in the present paper we examine both the aforementioned legal-criminal confusion about such devices and those various hypotheses -also resolved in court- that generate civil liability for damages caused by its circulation.*

KEY WORDS: *Personal mobility vehicles; regulations; criminal liability; contradictory resolutions; civil liability; jurisprudence.*

SUMARIO.- I. INTRODUCCIÓN.- 1. Sobre el inusitado auge de los vehículos de movilidad personal (VMP).- 2. Normativa aplicable, concepto legal de VMP y sus clases.- II. CONSIDERACIONES PREVIAS SOBRE ILICITUD Y RESPONSABILIDAD.- III. EL PECULIAR DESCONCIERTO JURÍDICO-PENAL GENERADO POR AUSENCIA DE NORMATIVA.- 1. Motivos utilizados para identificar ciertos VMP con ciclomotores.- 2. Razones sustentadoras de la tesis contraria.- 3. La solución aportada por la Sala 2ª del Tribunal Supremo.- IV. RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL USO DE VMP.- 1. Sobre atropellos a peatones con un VMP.- A) *Atropello con VMP en acera o zona peatonal.*- B) *Atropello con un VMP arrendado y asegurado.*- C) *Atropello con patinete conducido por menores.*- D) *Atropello con patinete en centro comercial.*- 2. Otro tipo de siniestros con VMP implicado.- A) *Caída de motorista por conducción negligente de un VMP.*- B) *Colisión de turismo con un VMP.*- C) *Caída de conductor de VMP motivada por animales.*- D) *Explosión de VMP por defecto de fabricación.*- V. CONCLUSIONES.

I. INTRODUCCIÓN.

I. Sobre el inusitado auge de los vehículos de movilidad personal (VMP).

Desde hace algún tiempo -sobre todo durante la última década- uno de los principales desafíos sociales ha venido simbolizado por la paulatina incorporación en los núcleos urbanos de ciertas fórmulas de movilidad individual que resultan ser mucho más limpias y sostenibles con el medio ambiente que las tradicionales -al contaminar bastante menos- de manera que junto a los habituales vehículos a motor (turismos, camiones, furgonetas, autobuses o motocicletas) han brotado otros novedosos dispositivos o vehículos de movilidad que también cohabitan con ciclistas, peatones y que se encuentran plenamente integrados en el escenario de la inmensa generalidad de nuestras ciudades. En efecto, además de las bicicletas¹, los denominados vehículos de movilidad personal (en adelante VMP, también conocidos como LEV por sus iniciales en inglés -*Light Electric Vehicles*-) vienen adquiriendo hoy un singular protagonismo sobresaliendo entre ellos, sin duda, el patinete eléctrico lo que no deja de suscitar la imperiosa necesidad de contar con una normativa apropiada que se encargue de regular con cierto detalle esta nueva realidad urbana, el espacio público de las diferentes urbes, sus actores y, desde luego, tales VMP que, como se suele subrayar en sentido coloquial, han venido para quedarse.

I Como pone de relieve GARCÍA-VALLE PÉREZ, M. R.: "Responsabilidad por daños causados por patinetes eléctricos", *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Segura*, 2021, núm. 79, 2021, pp. 12-13, determinados países como Dinamarca (*Danish Road Safety Council Personal Communication of 28 November 2019 and 23 January 2020*), Italia (*Decreto del 2019 del Ministero dei Trasporti Italiano*) o Portugal (*Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária 2019 Comunicação Pessoal 28 de novembro de 2019*) equiparan los VMP a las bicicletas verificando algo similar otros -como Finlandia o Suecia- pero agregando relevantes matizaciones.

• Manuel Ángel de las Heras García

Profesor contratado doctor. Departamento de Derecho civil de la Universidad de Alicante (España). Correo electrónico: manuel.delasheras.ua@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9055-5573>

A título de muestra resulta significativo que la propia Dirección General de Tráfico (DGT) haya destacado que en el año 2019 las ventas de patinetes excedieron las 300.000 unidades y en 2022 se superó con creces dicha cifra existiendo en España más de 800.000 patinetes eléctricos lo que se atribuye, sobre todo, a que son sus propios usuarios quienes perciben que representan la alternativa “más segura, saludable y práctica de moverse por la ciudad, realizar deporte o disfrutar del ocio”² enunciándose como algunas de sus virtudes el hecho de que sean de reducido tamaño lo cual podrá contribuir a que los peatones dispongan de superior espacio urbano, manteniéndose, en definitiva, que “están llamados a mejorar la vida de los habitantes de las ciudades. Su velocidad es moderada, apenas hacen ruido y, además, casi no contaminan”³.

Procurando trasladar un sucinto croquis de la real situación que atraviesan los usuarios de VMP valga referir el Informe rubricado “2º Barómetro RACC de la movilidad en VMP en Barcelona y sus accesos”, 20 septiembre 2022⁴, elaborado por la entidad privada Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) que desvela, en síntesis, los tres e interesantes extremos que siguen:

1º.- Respecto del perfil de usuarios de VMP el 76% corresponde a personas jóvenes (cuya edad oscila entre los 16 y 35 años); el 72% de usuarios emplea el patinete en sus desplazamientos para trabajar o estudiar; el 62% ya optaba antes de desplazarse en VMP por otros medios sostenibles de movilidad (transporte público, a pie o en bicicleta) y las primordiales razones de utilización del VMP se reducen, de un lado, a la rapidez de los desplazamientos en comparación con otras formas de movilidad sostenible y, de otro, por el ahorro económico que conlleva, en especial, para aquellos usuarios que con anterioridad se desplazaban en vehículo a motor:

2º.- Sobre las infraestructuras existentes la mayoría de usuarios de patinetes –que, insistimos, es el VMP más extendido- se muestra insatisfecha con la red de carriles bici disponible y con su diseño demandando incrementar los lugares de estacionamiento y los puntos de recarga.

3º.- En cuanto a la siniestralidad en este sector⁵ el 32% de usuarios de patinetes manifiesta ignorar la normativa de circulación -pese a que este propio dato mejora

2 LÓPEZ, M.: “Radiografía de la movilidad en bici y patinete”, <https://revista.dgt.es/es/reportajes/2022/03MARZO/0331-Observatorio-radiografia-bici-y-patinete.shtml> , 31 marzo 2022.

3 PEÑA LÓPEZ, F.: “Hay que regular los patinetes eléctricos”, *La Voz de Galicia*, https://www.lavozdegalicia.es/noticia/opinion/2019/10/14/regular-patinetes-electricos/0003_201910G14PI4994.htm , 14 octubre 2019.

4 <http://saladeprensa.racc.es/wp-content/uploads/2022/09/NP-RACC-II-Barometro-VMP-CAST.pdf>

5 Otros datos anteriores sobre siniestralidad pueden consultarse en MORETÓN SANZ, M. F.: “Patinetes eléctricos y responsabilidad civil: los vehículos de movilidad personal y su siniestralidad”, en AA.VV.: *Daños, responsabilidad civil y seguros: desafíos actuales del Derecho español y comparado* (dir. Vivas Tesón, I.), Tecnos, Madrid, 2021, pp. 130-131.

sensiblemente respecto a 2021 cuando tal porcentaje alcanzaba el 51%, más de un tercio de usuarios de VMP admite que observa una conducta inapropiada al circular (el 41% utiliza auriculares en sus desplazamientos mientras que el 35% hace uso del teléfono móvil), reconociendo también el 59% de los usuarios que suele circular a mayor velocidad de la legalmente permitida y, a tal efecto, hasta un 16% de ellos confiesa tener modificado o “trucado” su correspondiente dispositivo arriesgándose con ello a que pueda ser, tal vez, inmovilizado -debido a la alteración de las características técnicas- bien por la vía establecida por el art. 1.2 del Reglamento General de Vehículos⁶ (RGV⁷ hasta la obtención, si fuera el caso, de la preceptiva autorización administrativa) o bien por la prevenida en los arts. 104 -sobre inmovilización de vehículo- y 105 -sobre retirada y depósito del vehículo-⁸ del RD Legislativo 6/2015, 30 octubre, mediante el cual se aprobó el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (TRLTCSV). Incluso desde otros sectores se sostiene que falsificar los caracteres técnicos o la documentación de un VMP podría llegar a constituir el tipo punible recogido en el art. 392.I del Código Penal⁹ (CP¹⁰) conllevando, además, un inadmisibles aumento del riesgo para su propio usuario y las restantes personas con las que comparte el espacio viario¹¹. En fin que la concienciación ciudadana y la verdadera interiorización de lo que supone la coherencia del uso de un VMP con el respeto de los sujetos vulnerables no parecen, en la actualidad, conciliables¹².

Otro estudio diferente a cargo de la Fundación Mapfre pone de relieve que los turismos y autobuses colisionan con los VMP y éstos, a veces, circulan por las aceras arrollando a los peatones viniendo a corroborar que durante 2021 se produjeron 13 fallecimientos en siniestros viales con un patinete eléctrico

6 “La circulación de un vehículo sin autorización, bien por no haberla obtenido o porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia, dará lugar a la inmovilización del mismo hasta que se disponga de dicha autorización, de acuerdo con lo que se establece en el presente Reglamento...”.

7 Aprobado por RD 2822/1998, 23 diciembre.

8 Un examen sobre los dos preceptos homónimos recogidos en el anterior y derogado Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (aprobado por RD Legislativo 339/1990) junto a otras cuestiones puede consultarse en DE LAS HERAS GARCÍA, M. A.: “Naturaleza de las «medidas cautelares» de la LTCS: supuestos de adopción. Singular alusión al abandono de vehículo”, *Tráfico y Seguridad Vial. Revista de Derecho de la Circulación*, 2000, La Ley, núm. 18, pp. 4-19.

9 “El particular que cometiere en documento público, oficial o mercantil, alguna de las falsedades descritas en los tres primeros números del apartado I del artículo 390, será castigado con las penas de prisión de seis meses a tres años y multa de seis a doce meses” consintiendo estas tres falsedades del art. 390.I CP en alterar un documento en alguno de sus elementos o requisitos de carácter esencial; simular un documento en todo o en parte, de manera que induzca a error sobre su autenticidad y suponer en un acto la intervención de personas que no la han tenido, o atribuyendo a las que han intervenido en él declaraciones o manifestaciones diferentes de las que hubieran hecho.

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

11 MORELL ALDANA, L. C.: “A vueltas con los vehículos de movilidad personal: examen del RD 970/2020, de 10 de noviembre”, *Diario La Ley. Tribuna*, <https://diariolaley.laleynext.es>, 24 noviembre 2020, núm. 9742 [consultado 09/05/2023], indicando que también se muestra partidario de esta postura el fiscal VARGAS CABRERA.

12 Penúltima de las conclusiones de MORETÓN SANZ, M. F.: “Patinetes eléctricos”, cit. p. 148.

implicado y hasta septiembre de 2022 perdieron la vida otras 5 personas -entre peatones y usuarios de VMP- sosteniéndose que la “falta de hábito en las calles, el desconcierto normativo y la sensación de impunidad” se erigen en los tres primordiales motivos del caos existente en algunas de las travesías españolas¹³ a lo cual sería dable agregar que, ciñéndonos a la esfera penal, un patinete eléctrico puede facilitar la perpetración de ciertos delitos como sucede con los de hurto, robo con intimidación, lesiones o agresiones sexuales¹⁴.

2. Normativa aplicable, concepto legal de VMP y sus clases.

Con el advenimiento de los VMP y su alistamiento al tráfico urbano se corrobora una vez más, como en tantas otras ocasiones, aquella longeva teoría relativa a que el derecho camina a la zaga de los hechos sociales y sólo cuando estos últimos adquieren carta de naturaleza -o sea, cuando gozan de general aceptación y se consolidan- son objeto de regulación jurídica, ordenándose y determinándose la jerarquía y preponderancia de los valores o intereses involucrados mostrándose el derecho, entretanto, sumamente cauteloso ante los progresos sociales alcanzados hasta que los mismos son asimilados por la conciencia social¹⁵. Bajo este ángulo no cabe desconocer que los hábitos de los ciudadanos condicionan ciertos aspectos de movilidad como ocurre, *verbi gratia*, con los novedosos conceptos de distribución urbana de mercancías, el empleo compartido de algunos vehículos a motor -en especial turismos- que tal vez precisarían que se les anudase una nueva noción de estacionamiento distinta a la actual o, incluso, las recientes limitaciones establecidas para la circulación de determinados vehículos por motivos ambientales¹⁶ a raíz del surgimiento de las llamadas “zonas de bajas emisiones” (atendiendo a que el sector del transporte por carretera genera el 26,9% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero de España¹⁷).

13 AMADOZ, S.: “La DGT propone una edad mínima para conducir un patinete eléctrico”, *Diario El País. Motor*, <https://motor.elpais.com/actualidad/la-dgt-propone-una-edad-minima-para-conducir-un-patinete-electrico/>, 2 febrero 2023 “La DGT propone una edad mínima para conducir un patinete eléctrico”, *Diario El País. Motor*, <https://motor.elpais.com/actualidad/la-dgt-propone-una-edad-minima-para-conducir-un-patinete-electrico/>, 2 febrero 2023.

14 MORETÓN SANZ, M. F.: “Patinetes eléctricos”, cit. p. 124.

15 Tesis recordada en otro contexto distinto por REVERTE NAVARRO, A.: “La limitación del esfuerzo terapéutico y la responsabilidad del médico”, en AA.VV.: *Bioética y Medicina Intensiva. Dilemas éticos en el paciente crítico* (COORD. por J. A. GÓMEZ RUBÍ y R. ABIZANDA CAMPOS), Edika Med, Barcelona, 1998, p. 118, enfatizando que «el mundo del “ser”, el “mundo natural” vive inmerso en relaciones de causalidad y, por tanto, de inexorable necesidad, mientras el “mundo jurídico” se mueve en relaciones del “deber ser” y, por lo tanto, de la contingencia y de la oportunidad social».

16 PERONA GÓMEZ, A.: “Los vehículos de movilidad personal y la responsabilidad municipal en caso de accidente”, *Revista Economist & Jurist*, 2019, núm. 235, p. 23.

17 MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO (MITECO): *Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE)*, Madrid, 2021, p. 2, destacando también que del tráfico rodado deriva la mayor parte de la contaminación acústica en Europa.

El Reglamento (UE)¹⁸ núm. 168/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 enero 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, vino a materializar los requisitos administrativos y técnicos para la “homologación de tipo”¹⁹ de todos los nuevos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes comprendidas en el ordinal I de su art. 2²⁰ excluyéndose, no obstante, de su ámbito de aplicación entre otros: “a) los vehículos cuya velocidad máxima por construcción no supere los 6 km/h²¹; b) los vehículos destinados exclusivamente a ser utilizados por personas con discapacidad física²²; c) los vehículos destinados exclusivamente a ser conducidos por un peatón; d) los vehículos destinados exclusivamente a la competición; ...h) las bicicletas de pedales con pedaleo asistido, equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear; i) los vehículos autoequilibrados; j) los vehículos que carecen de una plaza de asiento como mínimo...” (art. 2.2 Reglamento).

Como se constata quedaban al margen de esta norma europea los VMP aunque, teniendo en cuenta que dicho Reglamento vino a responder a la necesidad de regular los nuevos tipos de dispositivos que desde 2010 se comenzaron a fabricar y comercializar, se planteó que quizás pudiera abrirse paso la posibilidad jurídica de catalogar a los VMP como “vehículos” -sin equiparlos, desde luego, a los “vehículos a motor”- al interpretar que cuando un nuevo tipo de vehículo se incorpora a la circulación vial este propio Reglamento le daba, en cierta medida, alguna cabida no porque lo regulase de modo explícito -cosa que no verifica- sino porque su texto admite tal encaje dentro de los márgenes que el mismo establece²³.

18 No sobra evocar que un reglamento europeo tiene alcance general, siendo obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada uno de los estados miembro de la UE (art. 288, párrafo 2º, del Tratado de Funcionamiento de la UE –anterior art. 249 TCE-) no precisando, una vez vigente, norma alguna de incorporación en los correspondientes derechos internos.

19 Esto es, el “...procedimiento mediante el cual una autoridad de homologación certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes” tal y como se desprende de su art. 3.1.

20 Abarcando “...todos los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos que se clasifican en el artículo 4 y en el anexo I («vehículos de categoría L»), que están destinados a circular en vías públicas, incluidos los diseñados y fabricados en una o varias fases, y a los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, así como a las piezas y equipos diseñados y fabricados para tales vehículos. El presente Reglamento se aplicará asimismo a las motocicletas enduro..., a las motocicletas trial... y a los quad todo terreno pesados”.

21 Asimilados a meros «juguetes» en el segundo razonamiento de la STS 23 junio 2022 (JUR 2022, 225434).

22 En esta dirección la SAP Lleida 21 septiembre 2022 (JUR 2022, 335899) confirma la previa resolución de instancia que estimó la demanda por daños derivados de una colisión ocurrida en 2017 entre un ciclomotor y un scooter eléctrico para personas con discapacidad manteniendo en su primer razonamiento que la actora «...conducía un scooter eléctrico para discapacitados, teniendo la consideración de peatón y, como tal, con preferencia en el paso de peatones» imputando la producción del siniestro al «negligente proceder del conductor del ciclomotor, sin que interviniera culpa alguna de la demandante».

23 GARCÍA-VALLE PÉREZ, M. R.: “Responsabilidad por daños”, cit., p. 11.

Como es sabido el art. 149.1.21ª de la Constitución Española (CE) atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de "...tráfico y circulación de vehículos a motor" si bien no realiza alusión alguna al concepto de "movilidad" -probablemente porque en la fecha de su redacción la totalidad de problemas imaginables parecían ajustarse al binomio "tráfico y circulación de vehículos a motor"- pero conecta la noción de "movilidad" con la de "transporte" no valorando, por tanto, muchos extremos de la movilidad ni su correspondencia con el medio ambiente -dando la sensación de preservar más el automóvil por motivos culturales y financieros²⁴-.

Por su parte el art. 7 TRLTCSV dispone que incumbe a los municipios, entre otras competencias, "...a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración. b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas...". Con apoyo en tal precepto ciertas localidades han regulado de manera desigual y a través de ordenanzas municipales -expresión de la autonomía local- el uso de los VMP lo cual, de un lado, quizás permita ajustar éste a las peculiaridades de cada metrópoli pero, de otro, supone que cada ciudad cuente con disposiciones heterogéneas en la materia y tal concurrencia de normativa local ha originado específicas "situaciones de incertidumbre jurídica en el uso, como relatábamos, de un patinete, entre Madrid o Barcelona"²⁵.

Con independencia de la existencia de algunas otras directivas comunitarias -debidamente traspuestas al Derecho interno- y, en el ámbito estatal, de determinadas Instrucciones de la DGT sobre los VMP (en especial las Instrucciones 16-V/14 y 2019/S-149 TV-I08²⁶) la parca ordenación dispensada sobre los mismos provocó que se mantuviera que, en puridad, el escollo principal con el que contaban tales dispositivos de movilidad individual habría que buscarlo en el desatino de los poderes públicos para "dar una respuesta normativa clara a su aparición" insistiéndose en que, una vez más, "el derecho va por detrás de la realidad"²⁷.

En clara conexión con ello el Informe sobre "Marco de la política de la Unión Europea (UE) en materia de seguridad vial para 2021-2030. Recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la "Visión Cero"²⁸", 22 junio 2021 (2021/2014(INI)), elaborado por la Comisión de Transportes y Turismo -siendo ponente KOUNTOUR,

24 PERONA GÓMEZ, A.: "Los vehículos", cit., p. 24.

25 MORELL ALDANA, L. C.: "A vueltas con", cit. Acerca de la concreta Ordenanza municipal madrileña MORETÓN SANZ, M. F.: "Patinetes eléctricos", cit. p. 132-133.

26 Sobre las mismas, entre otros, MORELL ALDANA, L. C.: "Vehículos de movilidad personal: un comentario de urgencia a su última regulación transitoria", *Diario La Ley. Tribuna*, <https://diariolaley.laleynext.es>, 7 enero 2020, núm. 9547 [consultado 08/05/2023].

27 PEÑA LÓPEZ, F.: "Hay que regular", cit.

E.²⁸-, recogía una Propuesta de Resolución del Parlamento Europeo destacándose, entre otros aspectos, que cada anualidad fallecen en las carreteras europeas unas 22.700 personas aproximadamente y otras 120.000 resultan gravemente heridas y, en consecuencia, poco se ha avanzado en el descenso de las "...tasas de mortalidad en la Unión y, en consecuencia, no se ha alcanzado el objetivo de reducir a la mitad el número de muertes en las carreteras entre 2010 y 2020" reflejando tales antecedentes, además, un "precio humano y social inaceptable para los ciudadanos de la Unión y que el coste externo de los accidentes de tráfico en la Unión representa aproximadamente el 2% de su PIB anual". Las únicas referencias que este Informe europeo verifica sobre los VMP aparecen contenidas en sus ordinales 34 y 35 señalando, de una parte, que los nuevos dispositivos de movilidad personal plantean "...serias inquietudes en relación no solo con la seguridad de los propios dispositivos, sino también con su uso seguro en el tráfico" -interesando a la Comisión que considerase la eventualidad de adoptar otro marco de homologación de tipo para estos nuevos dispositivos de movilidad, elaborando orientaciones para los Estados miembros relativas a la gestión de las "cuestiones de seguridad, incluidas normas de tráfico para el uso de dichos dispositivos"- y solicitando, de otra, la actualización de los requisitos del CARE²⁹ a fin de incluir expresamente la "identificación de los accidentes de los dispositivos de micromovilidad, como los patinetes eléctricos y las bicicletas eléctricas". Idénticas menciones a los VMP aparecen reproducidas en los propios ordinales de la ulterior Resolución del Parlamento Europeo, 6 octubre 2021, sobre el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030 - Recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la "Visión Cero" (2021/2014(INI)) pareciéndose lamentar ahora que el precedente Reglamento (UE) núm. 168/2013 no prestase mayor atención a los VMP.

Al margen de otros cuerpos europeos en España, poco antes del anterior Informe y su correlativa Resolución, el RD 970/2020, 10 noviembre, vino a reformar tanto el Reglamento General de Circulación (RGC³⁰) como el antes citado RGV en materia de medidas urbanas de tráfico³¹ advirtiendo en su preámbulo algo evidente, esto es, que en la esfera urbana el vehículo a motor ha dejado de ser el principal protagonista del tráfico dando paso a un uso compartido de la vía en la cual adquieren gradualmente un característico papel las motocicletas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido, VMP y, desde luego, los peatones no persiguiendo las distintas políticas de movilidad y seguridad vial desarrolladas por las diversas administraciones locales sino disminuir la siniestralidad en,

28 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0211_ES.html

29 Base de datos de la UE relativa a los accidentes de circulación en carretera.

30 Aprobado por RD 1428/2003, 21 noviembre.

31 Dicho RD 970/2020 entró en vigor el 2 enero 2021, salvo la reforma que lleva a cabo del art. 50 RGC que entró en vigor a los 6 meses de su publicación en el BOE (tal y como se desprende de su única Disposición Final).

precisamente, el actual contexto urbano. Tratando de subsanar la exclusión de los VMP llevada a cabo por el precedente Reglamento europeo y resaltando su vertiginosa propagación y comercialización este RD 970/2020 reglamenta los requisitos y condiciones de los VMP que ahora son equiparados y definidos formalmente como “vehículos” y, por ende, tienen vetada la circulación por aceras y zonas peatonales conforme previene el art. 121.5 RGC³² debiendo observar, por razones obvias, las normas de circulación de la misma manera que los restantes vehículos aun con determinadas excepciones como sucede con las señaladas en el art. 38.4 RGC³³ que, paradójicamente, han sido objeto de duros reproches³⁴ por el agravio comparativo que supone, p. ej., que el primer ordinal, párrafo 2º, de este último precepto tolere que “...los conductores de bicicletas mayores de 14 años podrán circular por los arcones de las autovías, salvo que por razones justificadas de seguridad vial se prohíba mediante la señalización correspondiente” y, en cambio, esté expresamente vetado a los VMP circular por las autovías lo que no deja de revelar sino un verdadero despropósito jurídico.

La definición legal de VMP aparece recogida en la letra A del Anexo II RGV siendo concebido como aquél “vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado” descartándose, sin embargo, los vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los concebidos para la competición, los vehículos para personas con movilidad reducida, los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 voltios de corriente continua o 240 voltios de corriente alterna y, por supuesto, los comprendidos en el ámbito del anterior Reglamento (UE) núm. 168/2013. Este concepto legal de VMP contiene hasta tres rasgos de caracterización, el primero de ellos positivo -al reconocer que puede estar dotado de una o más ruedas lo que permite insertar en él la amplia gama de VMP existentes- y los otros dos de signo negativo porque, de una parte, los VMP solo han de poseer una única plaza y, de otra, exclusivamente han de estar propulsados por motores eléctricos³⁵ que cumplan con unos concretos requisitos técnicos.

Sea como fuere conviene reiterar que los VMP quedan excluidos del concepto de “vehículo a motor” recogido en el Anexo II, letra A, RGV y las únicas exigencias requeridas para circular con ellos vienen indicadas en el art. 22 bis de este mismo

32 “...La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”.

33 “...Se prohíbe circular por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado con vehículos de movilidad personal. Asimismo, queda prohibida la circulación de estos vehículos en túneles urbanos”.

34 MORELL ALDANA, L. C.: “A vueltas con”, cit.

35 MORELL ALDANA, L. C.: “Vehículos de movilidad”, cit.; la misma autora en “A vueltas con”, cit.

RGV conforme con el cual: “1. Los vehículos de movilidad personal quedan exceptuados de obtener la autorización administrativa a la que hace referencia el apartado 1 del art. 1. 2. Los vehículos de movilidad personal requerirán para poder circular el certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional recogidos en su manual de características, así como su identificación. 3. El manual de características de los vehículos de movilidad personal se aprobará por Resolución del Director General de Tráfico”, por consiguiente, este “certificado de circulación” y el “manual de características” constituyen los dos requisitos requeridos para circular con un VMP hallándose definidos ambos en el art. 3 RGV concibiéndose el primero como “documento expedido por un tercero competente designado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico en el que se acredita que el vehículo sometido a ensayo cumple con los requisitos técnicos de aplicación conforme a la normativa técnica nacional e internacional. Los vehículos de movilidad personal deberán obtener dicho certificado y la solicitud del mismo será realizada por los fabricantes, importadores o sus representantes respectivos en España” -art. 3.j) RGV- añadiendo la postrera Resolución de la DGT, 12 enero 2022, por la que se aprueba el Manual de características de los VMP³⁶ el siguiente régimen transitorio en la Sección 33 -y última- de su Anexo: “Todos los modelos que se comercialicen a partir de 24 meses de la entrada en vigor del presente manual deberán contar con dicha certificación. Los vehículos comercializados antes de la entrada en vigor del presente manual o durante el periodo transitorio establecido, podrán circular durante los 5 años siguientes a dicha entrada en vigor”.

En cuanto concierne al referido “manual de características” queda identificado con el “documento elaborado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y aprobado mediante resolución de su titular, en el que se establecerá los requisitos técnicos que los vehículos de movilidad personal deben cumplir para su puesta en circulación, la clasificación de los mismos, los procesos de ensayo para su certificación y los mecanismos que se emplearán para su fácil identificación. El manual se publicará en el Boletín Oficial del Estado y en la página web de la Dirección General de Tráfico (www.dgt.es). El manual será actualizado cuando se modifiquen los criterios reglamentarios en materia de vehículos, tanto de carácter nacional como de la Unión Europea, o cuando la aparición de nuevas formas de movilidad lo requiera” -art. 3.k) RGV-. Tampoco han faltado críticas a la unilateral confección de este relevante “manual” por la Jefatura Central de Tráfico que, en realidad, constituye un “organismo que de autónomo tiene bien poco, ya que depende de la Administración general del Estado”³⁷.

36 BOE núm. 18, 21 enero 2022, Sección III, pp. 6882-6915.

37 Como enfatiza MORELL ALDANA, L. C.: “A vueltas con”, cit.

Tras el cambio operado por el RD 970/2020 la ulterior Ley 18/2021, 20 diciembre, modificó, entre otros, el art. 47 TRLTCSV incorporando un párrafo 2º que obliga de modo expreso a los conductores de VMP a "...utilizar casco de protección en los términos que reglamentariamente se determine" aunque tal previsión no deje de constituir un fútil brindis al sol por la sencilla razón de que, pese al tiempo trascurrido, todavía no se ha elaborado decreto alguno que delimite las concretas circunstancias para su observancia convirtiéndola, por tanto, en mero papel mojado.

El aludido "Manual de características de los VMP", aprobado por Resolución de la DGT, 12 enero 2022, reitera el anterior concepto de VMP en la Sección I de su Anexo (aclarando que el "sistema de autoequilibrado" es aquél sistema auxiliar de control cuya función es mantener el equilibrio de un vehículo o estructura) expresando a su inicio que el mencionado RD 970/2020 ha dotado a los VMP de un "marco jurídico específico"³⁸, extremo que sólo podemos compartir en parte puesto que se han obviado cuestiones tan relevantes como la eventual obligación de suscribir un seguro preceptivo de responsabilidad civil para la circulación de estos dispositivos, la pretensión relativa a que sus conductores porten algún casco reglamentario como medida de seguridad o la exigencia de una edad mínima para su conducción, importantes materias que lamentablemente todavía se tratan de solventar en la esfera municipal mediante meras ordenanzas locales (anterior art. 7 TRLTCSV) habiéndose pronunciado en fecha reciente el máximo responsable de la DGT proponiendo al respecto que los usuarios de VMP "lleven casco, suscriban una póliza de seguro y hayan cumplido, al menos, 16 años"³⁹ procurando a tal efecto encontrar el consenso correspondiente de la totalidad de los municipios que, al fin y al cabo, resultan ser los "garantes finales de que en las vías urbanas se respete la normativa de circulación".

En fin da la impresión de que se está abordando la ordenación del sector de los VMP de modo espontáneo e impensado -poco menos que "a golpe de noticia"- desperdiçando el legislador una nueva ocasión de conferir una regulación de ámbito estatal, integral y homogénea a los VMP por limitarse a insertar concretos retoques en el RGC y en el RGV que no terminan de ofrecer una "respuesta satisfactoria, a una forma de movilidad urbana, alternativa y sostenible"⁴⁰ descuidando repetidamente esta nueva realidad e imposibilitando que el derecho, en este específico sector, se encuentre a la altura de su tiempo.

38 También MORETÓN SANZ, M. F.: "Patinetes eléctricos", cit. p. 147, concluye que la calificación jurídica conferida ahora a los VMP ha venido a colmar esta laguna.

39 AMADOZ, S.: "La DGT propone una edad mínima para conducir un patinete eléctrico", *Diario El País Motor*, <https://motor.elpais.com/actualidad/la-dgt-propone-una-edad-minima-para-conducir-un-patinete-electrico/>, 2 febrero 2023 "La DGT propone", cit.

40 MORELL ALDANA, L. C.: "A vueltas con", cit.

Respecto de las diversas clases de VMP hemos de subrayar que bajo tales siglas queda englobada toda una amplia gama de dispositivos como sucede, entre otros, con el *segway* -o vehículo de transporte giroscópico compuesto por una plataforma con dos ruedas y un manillar, el cual se conduce por balanceo-, el uniclo o monociclo -o rueda con plataformas laterales donde se colocan los pies, la cual obtiene el equilibrio por sensores, giroscopios y acelerómetros, estando propulsado por motor eléctrico-, el *hoverboard* -o tabla con dos ruedas autoequilibrada que sólo se conduce con los pies- o los *scooters* eléctricos -similares a los patinetes, pero de superior tamaño- aunque, como venimos reiterando hasta la saciedad, el más difundido y utilizado en el actual contexto urbano lo constituye el patinete eléctrico debiéndose indicar que la DGT ha procedido a publicar un listado de las diversas marcas y modelos que disponen de Certificado VMP⁴¹ de conformidad con lo establecido en el Manual de características VMP -introducido por la referida Resolución de la DGT 2022- conteniendo la advertencia de que, a partir del 22 enero 2027, únicamente podrán circular en España aquellos VMP que cumplan con lo dispuesto en el referido Manual de características y, por tanto, que dispongan de número de certificado VMP -tal como prevé el régimen transitorio contenido en la Sección 33 del Anexo de la antedicha Resolución-.

Esta misma Resolución de la DGT se encarga de clasificar los VMP en atención al uso a que se le destine admitiendo, en principio, que éste puede ser de la más variada índole como "...por ejemplo el uso particular, alquiler o "sharing", servicios públicos, usos turísticos, etc." (Sección 1 de su Anexo) decantándose por diferenciar únicamente, bajo una perspectiva técnica, entre VMP "para transporte personal" (Sección 2 de su Anexo) y VMP "para transporte de mercancías u otros servicios" (Sección 3 de su Anexo, siendo definido este último como aquél "tipo de VMP de al menos 3 ruedas, situándose 2 de ellas en el eje más cercano a la carga, y que disponen de una plataforma o cajón habilitado para este uso" a los cuales queda terminantemente vetado que se dediquen a transportar pasajeros) debiendo observar ambas especies los requisitos especificados en el manual de características y siendo responsable el fabricante o su representante autorizado⁴² de obtener el correspondiente certificado de circulación para cada modelo y versión de VMP (Sección 5 de su Anexo).

41 Lista que, actualizada a junio de 2023, recoge también los laboratorios autorizados para certificación de VMP pudiendo consultarse en <https://www.dgt.es/nuestros-servicios/tu-vehiculo/vehiculos-de-movilidad-personal-vmp/>.

42 Siendo definido el «fabricante» como "toda persona física o jurídica que fabrica un VMP o que manda diseñar o fabricar un VMP y es el titular de su nombre, denominación social o marca comercial"; mientras que bajo la expresión «representante autorizado» queda incluida "toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea que ha recibido un mandato por escrito de un fabricante para actuar en su nombre en tareas específicas dentro del ámbito del Manual y que asume las obligaciones del fabricante, en los casos en lo que este se encuentre establecido fuera de la Unión Europea. Los fabricantes establecidos fuera de la Unión Europea deberán disponer de un único representante establecido en la Unión Europea que los represente ante la autoridad competente".

II. CONSIDERACIONES PREVIAS SOBRE ILICITUD Y RESPONSABILIDAD.

En sentido amplio el ordenamiento jurídico desapueba la ilicitud de una actuación y cuando el art. 1089 del Código Civil⁴³ (CC) enuncia las fuentes de las obligaciones dispone que éstas emergen de la ley, del contrato, del cuasi contrato, pero también de aquellos "...actos y omisiones ilícitos o en que intervenga cualquier género de culpa o negligencia" motivo por el cual esta última fuente aparece desdoblada en dos grandes tipos de ilícitos, los penales y los civiles, pese a que en ambos la ilicitud del comportamiento dañoso proviene del quebrantamiento del mismo y longevo *alterum non laedere*⁴⁴.

Conviene recordar, en primer lugar, que los ilícitos penales "...actos y omisiones ilícitos" dice el referido precepto- son conductas socialmente reprochables, tipificadas como delito y que se tratan de evitar, sobre todo, bajo la amenaza de sufrir una pena o sanción -estableciendo el art. 1092 CC que las obligaciones civiles deducidas de los delitos⁴⁵ se rigen por el CP remitiéndose, por tanto, a la denominada responsabilidad civil *ex delicto* o derivada de delito ordenada, en particular, en los arts. 109 a 122 CP-. De esta manera el derecho penal abarca todo un elenco de actuaciones ilícitas -respondiendo más a la transgresión que implican del orden público que a la gravedad y lesión de bienes patrimoniales o morales de terceros- castigándolas mediante instrumentos concretos tales como la privación de libertad, la inhabilitación, la suspensión de empleo o cargo público, la multa, la privación del derecho a la tenencia y porte de armas o, desde luego, la privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores⁴⁶. En su afán de preservar el interés público la responsabilidad penal (u obligación, al fin y al cabo, de padecer las consecuencias penales del delito perpetrado) atiende básicamente a dos principios el de sanción -anudando un correctivo o escarmiento al culpable- y el de prevención -advirtiendo al ciudadano para que no delinca- hallándose cimentada sobre la noción de culpa -incluso en la simple tentativa prevista en el art. 15 CP⁴⁷- procurando acomodar la sanción penal al grado de culpabilidad de cada individuo⁴⁸.

En segundo término dentro de los ilícitos civiles -"...actos y omisiones... en que intervenga cualquier género de culpa o negligencia"- se comprenden aquellos

43 Publicado por RD 24 julio 1889.

44 PARRA LUCÁN, M. A.: "La responsabilidad civil extracontractual", en AA.VV.: *Curso de Derecho Civil (II). Volumen II. Contratos y responsabilidad civil* (coord. por C. MARTÍNEZ DE AGUIRRE ALDAZ), Edisofer, Madrid, 2020, p. 362.

45 En realidad el precepto también incluye a las faltas, sin embargo, La Ley Orgánica 1/2015, 30 marzo, que modificó el CP vino a suprimir los ilícitos constitutivos de faltas (reguladas históricamente en el Libro III CP) transformándolas, en su mayoría, en delitos leves.

46 Sobre las penas y sus clases arts. 32 a 34 CP.

47 "Son punibles el delito consumado y la tentativa de delito".

48 REVERTE NAVARRO, A.: "La limitación", cit., pp. 107-108.

actos dañosos que no resultan acreedores de respuesta penal y, por reenvío del art. 1093 CC, hallan su regulación, al margen de otras normas sectoriales, en el Capítulo II, Título XVI, Libro IV CC (arts. 1902 a 1910 CC). La responsabilidad civil -u obligación de que un sujeto subsane los daños provocados a un tercero- determina el conjunto de disposiciones atinentes a los daños que se deben reparar; sus supuestos, las personas a quienes se imputa esta clase de responsabilidad y los criterios o títulos de imputación empleados para ello⁴⁹, siendo reprochable la doble ordenación existente en el ordenamiento español sobre esta clase de responsabilidad al cohabitar la anterior responsabilidad civil *ex delicto* prevenida en el CP con la responsabilidad civil independiente, “pura o autónoma” disciplinada en el CC con olvido de que, al fin y al cabo, la cuestión resarcitoria siempre es una cuestión civil⁵⁰. La responsabilidad civil pura no conlleva necesariamente un reproche moral al obligado a reparar los daños producidos ni tampoco se reputa como pena puesto que su principal función es reparadora o resarcitoria (bien *in natura* bien por equivalente) pudiendo cumplir también una función preventiva o disuasoria de futuros daños⁵¹.

Referiremos a continuación unos específicos inconvenientes sobre los VMP acaecidos en el marco penal para ocuparnos en un momento ulterior de los supuestos de responsabilidad civil más habituales y, salvo alguna excepción, más recientes con motivo de la utilización de estos propios vehículos.

III. EL PECULIAR DESCONCIERTO JURÍDICO-PENAL GENERADO POR AUSENCIA DE NORMATIVA.

Al carecer España de legislación específica aplicable a los VMP hasta la entrada en vigor de las modificaciones operadas en el RGC y en el RGV por el mentado RD 970/2020 se han originado concretos desatinos de carácter jurídico contruidos sobre la base de particulares interpretaciones entre las que descuella el que algunos VMP -sobre todo determinados patinetes eléctricos- hayan llegado a ser equiparados judicialmente a los “ciclomotores” por ciertos tribunales -errada postura compartida incluso por algunos autores⁵²- a los efectos previstos -nada desdeñables por cierto- para los delitos contra la seguridad vial sobresaliendo,

49 PARRA LUCAN, M. A.: “La responsabilidad civil extracontractual”, cit., pp. 395-396.

50 Sobre tales críticas DE LAS HERAS GARCÍA, M. A.: “Tratamiento jurisprudencial de los Principios de Derecho Europeo de Responsabilidad Civil”, en AA.VV.: *Cuestiones clásicas y actuales del Derecho de daños. Estudios en Homenaje al Profesor Dr. Roca Guillamón* (dir. J. ATAZ LÓPEZ y J.A. COBACHO GÓMEZ), Tomo I, Aranzadi, Cizur Menor, 2021, p. 1813. Señala ATIENZA NAVARRO, M. L.: “La responsabilidad civil (I)”, en AA.VV.: *Derecho Civil II. Obligaciones y contratos* (coord. J.R. DE VERDA Y BEAMONTE), Tirant lo Blanch, Valencia, 2021, pp. 596-597, que pese a todos los reproches la jurisprudencia avala la dualidad entre responsabilidad civil *ex delicto* y responsabilidad civil autónoma.

51 PARRA LUCAN, M. A.: “La responsabilidad civil extracontractual”, cit., p. 397.

52 Entre otros BAELO ÁLVAREZ, M. y DÍAZ-BAUTISTA CREMADES, A. A.: “¿Es el patinete eléctrico un ciclomotor? Luces y sombras ante un limbo jurídico”, *Diario La Ley. Tribuna*, <https://diariolaley.laleynext.es>, 25 octubre 2018, núm. 9286, llegando a negar que antes existiese «un vacío legal respecto de los patinetes eléctricos, sino que les es aplicable todo un conjunto de normas de Derecho vigente de carácter estatal (la relativa

en particular, el tipificado en el art. 384 CP a cuyo tenor “El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días. La misma pena se impondrá al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción”.

Por su trascendencia expondremos una mera selección de algunas de las resoluciones netamente contradictorias recaídas en el orden jurisdiccional penal -que siempre, no hemos de olvidar, resulta ser preferente⁵³ constituyendo además la última *ratio*- y el desenlace a tan desacertada equiparación ofrecida, anticipamos, por el Pleno de la Sala 2ª del Alto Tribunal español.

I. Motivos utilizados para identificar ciertos VMP con ciclomotores.

En el ámbito punitivo algunos juzgados y audiencias provinciales admitieron asimilar específicos patinetes eléctricos (VMP al fin y al cabo) a “ciclomotores” como, a título de muestra, consideró la SAP Madrid 12 diciembre 2019⁵⁴ al resolver la apelación deducida frente a la Sentencia 16 septiembre 2019 dictada por el Juzgado de lo Penal (SJP) núm. 20 de Madrid. En esta última resolución la autoridad judicial condenaba a una persona como autor responsable de un delito de conducción de un ciclomotor sin permiso -tipificado en el anterior art. 384 CP- y, además, como autor de otro delito de desobediencia por negarse a la realización de pruebas de detección de sustancias (art. 383 CP⁵⁵) figurando como hechos probados, plenamente aceptados por la mentada SAP, que el acusado “...conducía un ciclomotor marca Flywheel, no matriculado” invadiendo el carril contrario para adelantar a un autobús detenido en una parada; que dicho individuo presentaba -tras ser interceptado por los agentes de la autoridad- una sintomatología compatible con la ingesta de sustancias estupefacientes (no colaborando con tales agentes en la práctica del pertinente test homologado de detección de drogas) careciendo también de permiso de conducir al haber sido privado del mismo por

a los ciclomotores), que además entra en contradicción con las ordenanzas que están aprobando los municipios».

53 Tal y como establece el art. 44 de la Ley Orgánica 6/1985, 1 julio, del Poder Judicial: “El orden jurisdiccional penal es siempre preferente. Ningún Juez o Tribunal podrá plantear conflicto de competencia a los órganos de dicho orden jurisdiccional”.

54 SAP Madrid 12 diciembre 2019 (JUR 2020, 92684).

55 “El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con las penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años”.

pérdida de puntos y, por último, que el patinete -denominado “ciclomotor” en ambas resoluciones- con el cual circulaba el acusado portaba en su parte inferior una placa del fabricante en la que constaba como categoría de homologación LLe-B, así como contraseña de homologación en España y número de homologación. Ante tal extravagante equiparación la principal defensa del condenado se fundó, en síntesis, en el precepto-estrella de la Carta Magna (art. 24 CE) al entender que con ello se transgredía la presunción de inocencia por cuanto de ningún modo el vehículo conducido por el condenado, clasificado en la categoría LLe-B, se podría reputar un “ciclomotor”.

Esta SAP Madrid 12 diciembre 2019 confirma en su integridad la resolución impugnada dilucidando en su Fundamento Jurídico (FJ) 2º los tres siguientes extremos: a) Que las características del vehículo se corresponden con la categoría LLe-B equivalente a ciclomotor; b) Que al incluirse en la mencionada categoría L resultaría de aplicación la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, 18 marzo 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas a cuyo tenor el vehículo conducido por el recurrente se encuentra clasificado dentro de la categoría de “ciclomotores de dos ruedas (L le)” y, en último término, c) Que se estima acreditado que el vehículo conducido por el recurrente “...que en su primera declaración ya tilda de “patinete”, no es un patinete sino que se corresponde con un ciclomotor categoría LLe-B” y, en consecuencia, “...debe estar matriculado, debe haberse contratado su seguro obligatorio, debe haber pasado su inspección técnica periódica y debe conducirse con permiso de conducción AM que puede obtenerse a partir de los quince años” de conformidad con lo previsto en el art. 4.2.a) RD 818/2009, 8 mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

De un análisis estrictamente objetivo del contenido de esta SAP Madrid parece que se obvia, entre otras cuestiones, que la aludida Directiva 2002/24/CE fue expresamente derogada, junto con otras, por el art. 81.I del anterior Reglamento (UE) núm. 168/2013 estableciéndose en el ordinal 2º del mismo precepto que “Las referencias a las Directivas derogadas se entenderán hechas al presente Reglamento y deberán leerse, en lo que respecta a la Directiva 2002/24/CE, con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo IX”.

En similar sintonía la ulterior SAP Cáceres 7 febrero 2020⁵⁶ resuelve la apelación interpuesta frente a la SJP núm. 2 de Cáceres 10 octubre 2019 la cual estimó probado que el acusado circulaba en su día con un vehículo de su propiedad, sin matricular, identificado como “ciclomotor tipo LLeB” y que requería, por ende, la tenencia del correspondiente permiso o licencia. Sin embargo, dado que el inculpado ignoraba que tal vehículo necesitase de licencia de conducción para

56 SAP Cáceres 7 febrero 2020 (ARP 2020, 199).

su uso la SJP recurrida reputó en esta ocasión que el acusado fue "...inducido a error al no haber sido debidamente informado de su necesidad para conducir" apreciándose, por consiguiente, un error de tipo (art. 14.1 CP⁵⁷) absolviéndole de la totalidad de los hechos imputados. Descontento con la mentada equiparación el acusado-absuelto formuló apelación frente a dicha resolución mostrando tanto su conformidad con el fallo emitido como su discrepancia con los hechos probados insistiendo en que se limitó a conducir un patinete eléctrico de dos ruedas dotado de asiento, no un ciclomotor, y por ello entendía que no precisaba de matrícula alguna, ni permiso o licencia para conducir, ni tampoco la suscripción de ningún seguro de carácter preceptivo. Ante tal tesitura la señalada SAP Cáceres desestima el recurso suscitado, confirmando la resolución impugnada, con apoyo principal en los motivos esgrimidos en su FJ 3º que, en resumen, arrojan: a) Que el art. 4 del Reglamento (UE) núm. 168/2013 diferencia dentro de los vehículos de categoría L1e -esto es, vehículo de motor de dos ruedas ligero- dos subcategorías, de un lado, vehículos tipo L1e-A (llamados "ciclo de motor") y, de otro, vehículos tipo L1e-B (denominados "ciclomotor de dos ruedas") sucediendo que, según su Anexo I, quedan comprendidos en los de tipo L1e-B "cualquier otro vehículo de categoría L1e que no pueda clasificarse con arreglo a los criterios de vehículos L1e-A" y, en la presente hipótesis, al ser la potencia del vehículo de 1500 W y superando su velocidad máxima los 45 km/h se desprende que, como figura en su placa identificativa, se trata de un vehículo tipo L1e- B, es decir, de un "ciclomotor de dos ruedas"; b) Que el Anexo I TRLTCSV denomina en su apartado 9 "ciclomotor", entre otros, al "vehículo de dos ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico" considerándose que tales rasgos característicos concurrían con los del vehículo conducido por el acusado-absuelto concluyendo que, por lo general, los vehículos tipo L1e-B denominados por la normativa europea "ciclomotor de dos ruedas" quedarían incluidos dentro del concepto de "ciclomotor" del anterior TRLTCSV y, finalmente, c) Que respecto a la exigencia de obtener la previa y preceptiva licencia o permiso de conducción se remite a lo establecido tanto en el art. 61 TRLTCSV⁵⁸ como en el art. 4.2.a) RD 818/2009, 8 mayo, refiriendo, además, la Instrucción de la DGT 2019/S-149 TV-108, 3 diciembre, sobre aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos, a cuyo tenor: "En caso de que su potencia nominal sea igual o inferior a 4.000 W y desarrolle

57 "El error invencible sobre un hecho constitutivo de la infracción penal excluye la responsabilidad criminal. Si el error, atendidas las circunstancias del hecho y las personales del autor, fuera vencible, la infracción será castigada, en su caso, como imprudente".

58 Recogiendo su primer ordinal "La conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente el preceptivo permiso o licencia de conducción dirigido a verificar que el conductor tenga los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo, en los términos que se determine reglamentariamente...".

una velocidad máxima igual o inferior a 45 km/h se tratará un vehículo de la subcategoría L1e-B “ciclomotor de dos ruedas” conforme el Anexo I del Reglamento (UE) nº 168/2013, y el conductor precisará de permiso de conducción de la clase AM”. Con apoyo en estos primordiales argumentos la mentada SAP determina que no todos los patinetes eléctricos se ubican en la categoría de VMP y que los “...vehículos tipo L1e-B como el que conducía el apelante quedan sin embargo, a día de hoy, sometidos a las normas que rigen la utilización de los ciclomotores”.

2. Razones sustentadoras de la tesis contraria.

Frente a la postura precedente otros tribunales del propio orden penal se han alzado negando con rotundidad que un VMP pudiese equipararse con un ciclomotor y en esta dirección se alinea, entre otras, la SAP Girona 29 enero 2016⁵⁹ -dictada mucho antes de la reforma llevada a cabo por el RD 970/2020- al resolver la impugnación formulada contra la SJP núm. 3 de la misma localidad que había condenado a una persona como responsable “...d'un delict contra la seguretat vial (conducció etílica), previst i penat en l'article 379.2 CP⁶⁰... a les penes de set (7) mesos de multa amb una quota diària de sis (6) euros, i privació del dret a conduir vehicles a motor i ciclomotors amb una durada d'un (1) anys i sis (6) mesos”. En esta ocasión el acusado dedujo apelación con base principal en la concurrencia de un error probatorio sobre uno de los elementos delictuales al reputar que no se trataba en modo alguno de ciclomotor el patinete con motor con el que circulaba. La indicada SAP Girona descartó la aplicación de la noción de “ciclomotor” contenida en el Anexo I TRLTCSV –argumento en el que se había fundado la resolución apelada- sosteniendo en su FJ 1º que para estimar “ciclomotor” el patinete conducido por el acusado habría de cumplir los requisitos técnicos recogidos en el TRLTCSV y, por ello, “...debería estar homologado por Industria para poder circular por las vías públicas y llevar su correspondiente certificado de características técnica -tarjeta ITV-” dilucidando seguidamente que, aun llevando motor, los patinetes no precisan de licencia para su conducción, no disponen de placa de matrícula o de licencia municipal “ni son susceptibles de ser asegurados” y carecen de homologación, por lo que las dudas suscitadas acerca de su naturaleza fueron resueltas por una previa Instrucción de la DGT, 21 septiembre 2001, que consideró que “Los patinetes con motor no se encuentran recogidos en la clasificación y categorías de los vehículos a efectos de homologación y de cumplimentación de las tarjetas de inspección técnica o de la

59 SAP Girona 29 enero 2016 (JUR 2016, 63025).

60 Precepto que sanciona con pena de prisión de 3 a 6 meses o con la de multa de 6 a 12 meses o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, y, en cualquier supuesto, con la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a 1 y hasta 4 años a quien “...condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro”.

documentación necesaria para la matriculación recogidas en el anexo II del R. G. de Vehículos... y no se pueden considerar vehículos de motor a los efectos de la Ley de Seguridad Vial. En cuanto a la posible asimilación de estos patinetes con motor a los ciclomotores, los patinetes autopropulsados no tienen la condición de vehículos, salvo que estén debidamente homologados, para lo cual deberían cumplir con la Directiva 92/61 CEE relativa a recepción de vehículos de dos o tres ruedas, lo que les permitiría su matriculación como si de un ciclomotor se tratara. Tampoco se trata de bicicletas ni de bicicletas con pedaleo asistido como se puede deducir de las definiciones que de estos vehículos se contienen en el citado anexo II". Con apoyo principal en dicha Instrucción la SAP vino a concluir que, en opinión de la DGT, los patinetes con motor "no son vehículos en sentido estricto y deberán ser utilizados fuera de las vías públicas, con fines recreativos" (sic) y, en consecuencia, al carecer el patinete de la condición de vehículo se desvanecía uno de los elementos del tipo por el que se condenaba al recurrente -conducción de un ciclomotor- procediendo su absolución⁶¹.

Parece omitir esta SAP Girona el anterior Reglamento (UE) núm. 168/2013 y la interpretación relativa a que tal vez podría encajar cada concreto patinete con motor en alguna de las numerosas categorías que recoge conforme con los específicos rasgos técnicos que dicho patinete reuniera; pudiéndosele rebatir que no descubrimos óbice alguno para que el mismo pudiera haber sido objeto de algún tipo de seguro voluntario a tenor de lo establecido en los dos primeros preceptos de la Ley 50/1980, 8 octubre, de Contrato de Seguro⁶² (LCS); que las variadas circulares, comunicaciones o instrucciones emitidas por la DGT carecen de valor normativo y que, en último término, un patinete con motor -como ha corroborado después la escasa legislación recaída en la materia- goza de la consideración de vehículo, circula por vías públicas y su empleo no se reduce, desde luego, a finalidades recreativas. Con todo compartimos el pronunciamiento judicial de fondo relativo a la absolución del acusado al no identificar su "patinete con motor" con un "ciclomotor" y, al hilo de ello, rechazar la aplicación de las eventuales disposiciones sancionadoras previstas para los distintos hechos tipificados derivados de la circulación de este último.

Valiéndose de razones diferentes la SAP Murcia 14 julio 2020⁶³ revoca la previa SJP núm. 1 de Lorca que había condenado a una persona como autora responsable del delito previsto en el art. 384 CP -conducción sin permiso- a la pena de multa

61 En similares términos SAP Zaragoza 10 marzo 2022 (JUR 2022, 205528).

62 "El contrato de seguro es aquel por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas" (art. 1 LCS), agregando su art. 2 "Las distintas modalidades del contrato de seguro, en defecto de Ley que les sea aplicable, se regirán por la presente Ley, cuyos preceptos tienen carácter imperativo, a no ser que en ellos se disponga otra cosa...".

63 SAP Murcia 14 julio 2022 (JUR 2020, 266849).

de 1800 euros -con la responsabilidad civil subsidiaria del art. 53 CP⁶⁴- y abono de costas. La resolución impugnada admitió como hechos probados que la acusada conducía en 2019 por la localidad de Águilas un "...vehículo de dos ruedas, provisto de acelerador y sillín, pero no de pedales, marcha Citycocco 1400W, con la consideración de ciclomotor... a sabiendas de que carecía de la licencia que le habilitaba para ello" si bien esta SAP Murcia muda tales antecedentes fácticos suprimiendo toda referencia al "ciclomotor" agregando ahora "...sin que existiera normativa estatal en vigor a la fecha de los hechos sobre el tipo de vehículo de que se trata y sus características técnicas y sobre la necesidad de obtener, o no, permiso o licencia para conducirlo". La defensa también cuestionó en el presente supuesto que el vehículo de la acusada tuviese la consideración legal de "ciclomotor" aduciendo, en primer lugar, que se trataba de un VMP carente -cuando sucedieron los hechos- de "...normativa legal estatal, específica y homogénea, que los regule dependiendo exclusivamente sus limitaciones o especificaciones de la propia normativa local de cada municipio, sin que una mera ordenanza municipal pueda prevalecer sobre la regulación legal definitiva", agregando asimismo que la Instrucción 19/V-134 de la DGT aplicada por el juzgador *a quo* (sustentadora tanto de la denuncia como de la ulterior condena penal) transgredía los principios de jerarquía normativa y de legalidad penal -al entender que una simple Instrucción de la DGT no podía variar el TRLTCSV que no reglamentaba como "vehículo de motor" el conducido por la acusada- interesando, en último término, que se apreciase alguna clase de error, bien de tipo o de prohibición. Por su parte el Ministerio Público se limitó a interesar la confirmación de la sentencia impugnada (F) 1º de la indicada SAP Murcia).

En este definido asunto la AP declara, en síntesis y entre otras consideraciones, que: a) El tema jurídico controvertido, además del eventual error padecido por la acusada, se reduce a una cuestión de "...tipicidad penal, de principio de legalidad penal, de normas penales en blanco, de jerarquía normativa y de seguridad jurídica" y, en menor medida, a la "conciencia de la antijuridicidad, lo que engarza directamente con el elemento subjetivo del tipo penal, el dolo (arts. 5 y 12 CP) -el error es el reverso del dolo-" (F) 2º); b) La Instrucción 2019/S-149 TV-108 de la DGT -que suprimía la anterior 19/V-134- era posterior a los hechos y, por tanto, inaplicable no pudiendo mantenerse que sea "...*lex certa* de cara a la aplicación

64 Cuyo primer ordinal recoge "Si el condenado no satisficiera, voluntariamente o por vía de apremio, la multa impuesta, quedará sujeto a una responsabilidad personal subsidiaria de un día de privación de libertad por cada dos cuotas diarias no satisfechas, que, tratándose de delitos leves, podrá cumplirse mediante localización permanente... También podrá el juez o tribunal, previa conformidad del penado, acordar que la responsabilidad subsidiaria se cumpla mediante trabajos en beneficio de la comunidad. En este caso, cada día de privación de libertad equivaldrá a una jornada de trabajo".

del principio de legalidad penal (art. 25 CE⁶⁵) o el de tipicidad (arts. 1⁶⁶ y 2.1⁶⁷ CP)” puesto que, en todo caso, conforma una “...normativa administrativa interna -especialmente dirigida a las Policías y Entidades Locales- que... no sirve para construir el tipo penal por el que se ha condenado en este caso, como norma penal en blanco” poniendo en tela de juicio que de existir alguna ordenanza municipal aplicable al supuesto -extremo no acreditado- la misma pudiera tener “fuerza normativa suficiente para construir, a modo de norma penal en blanco, la tipicidad penal” (FJ 3º); c) Una Instrucción de la DGT, tras aludir específica legislación jurídico-administrativa, carece de naturaleza normativa y de fuerza obligatoria respecto de terceros no siendo, por tanto, de obligada aplicación por los tribunales al constituir “...simples órdenes internas sobre la manera de funcionar una Administración, o los funcionarios que, directa o indirectamente, dependen de ella” y su eventual incumplimiento no se podría integrar en el delito previsto en el art. 384, párrafo 2º, CP (FJ 4º), y d) El hecho de que la conducta delictiva sea establecida en una norma con rango inferior al legal colisiona con la necesidad de conocimiento de la antijuridicidad por sus destinatarios suscitándose, además, otros inconvenientes como la seguridad jurídica vinculada al principio de legalidad penal -con mención nuevamente del primero de los preceptos del CP- (FJ 5º).

Con base en lo anterior dicha SAP Murcia revocó la SJP impugnada, absolviendo a la acusada y determinando en su FJ 6º que “...ni las Instrucciones de la DGT aludidas, ni una posible Ordenanza Municipal del Ayuntamiento de Águilas -que nadie invoca ni se conoce- tienen potencial suficiente, en función de los principios de jerarquía normativa, principio de legalidad, seguridad jurídica y taxatividad del tipo penal por el que se condena, para poder construir una norma penal en blanco respecto a las características del vehículo como supuesto “ciclomotor”... ni para determinar que la conducción de.. VMP, carentes por completo de regulación normativa estatal, exija de la obtención de permiso o licencia para conducirlo. Será una ley, o una disposición administrativa equivalente a estos efectos, la que habrá de establecerlo”.

3. La solución aportada por la Sala 2ª del Tribunal Supremo.

Como era esperable el Ministerio Público dedujo casación por infracción de ley contra la precedente SAP Murcia 14 julio 2020 al entender aplicados indebidamente, de una parte, el art. 384.2 CP, el apartado 9 del Anexo I TRLTCSV y los arts. 2 y 4 del Anexo I del Reglamento (UE) 168/2013 y, de otra, el art. 14 CP siendo resuelta

65 “1. Nadie puede ser condenado o sancionado por acciones u omisiones que en el momento de producirse no constituyan delito, falta o infracción administrativa, según la legislación vigente en aquel momento...”.

66 “1. No será castigada ninguna acción ni omisión que no esté prevista como delito por ley anterior a su perpetración...”.

67 “1. No será castigado ningún delito con pena que no se halle prevista por ley anterior a su perpetración...”.

tal impugnación por el Pleno de la Sala de lo Penal (Sala 2ª) del Alto Tribunal español en STS 10 febrero 2022⁶⁸ cuyo FJ 1º admite abiertamente que el asunto suscitado abarca interés casacional al concurrir diferentes pronunciamientos de las diversas AP que recogen "...doctrina contradictoria sobre el tema sometido a este control". Así las cosas el Pleno de la Sala 2ª viene a expresar en apretado resumen:

A) Que cuando fue aprobada la Instrucción de la DGT 2019/S-149 TV-108 la reforma del RGV -que contiene el concepto legal de VMP- se encontraba todavía tramitándose; que no figura Ordenanza alguna sobre la circulación de VMP en el municipio de Águilas cuando sucedieron los hechos; que ni una eventual Ordenanza municipal ni las Instrucciones de la DGT gozan de vis normativa bastante para cimentar, como norma penal en blanco, la tipicidad penal; que a tenor de ciertas disposiciones del Reglamento (UE) 168/2013 y del TRLTCSV el vehículo conducido por la acusada tal vez podría equipararse formalmente a un "ciclomotor" siendo, en realidad, un VMP y, por consiguiente, no podría identificarse con un "...ciclomotor en una reglamentación estrictamente bipartita" que no permite distinguir entre ciclomotores y VMP -por cuanto entonces se asimilarían a los ciclomotores "...todos los vehículos de dos ruedas con motor y sin pedales,... lo que, evidentemente, no es así... si bien debería ser esto objeto de adecuada aclaración, y con la mayor precisión posible, por parte del legislador o por la Administración, mediante norma reglamentaria"- y, por último, que al no constar en autos ningún dictamen pericial al respecto -dado que la cuestión última se contrae en definir el VMP conducido- se ha de verificar una interpretación favorable a la acusada -aplicándose, por ende, el *in dubio pro reo*- (FJ 3º).

B) Que en el presente caso resultaba de todo punto preciso un informe pericial sobre el vehículo conducido por la acusada -con apoyo en el Dictamen 2/2021, 21 junio 2021, del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial corroborando que la mayoría de VMP no se hallan homologados ni matriculados y que el concepto de VMP ofrecido ahora por el RGV, tras la reforma del RD 970/2020, constituye una "...categoría autónoma (e independiente de otras, como las de vehículos a motor y ciclomotores)"- y, por tanto, que no quedaba acreditado que el vehículo de la acusada no fuese un VMP -al no demostrarse si contaba o no con sistema autoequilibrado, sillín e ignorándose asimismo su velocidad máxima o el resto de sus otros caracteres-. Que, en definitiva, hoy no resultaría factible "...incriminar la conducción de los VMP en las infracciones penales del Capítulo IV del Título XVII del Código Penal⁶⁹, pues no están incluidos en las correlativas fórmulas típicas" a no ser que estas últimas sean utilizadas encubierta o fraudulentamente con el fin de ocultar, "tras una aparente clasificación VMP, lo que es auténticamente,

⁶⁸ STS 10 febrero 2022 (RJ 2022, 902).

⁶⁹ Rubricado "De los delitos contra la Seguridad Vial".

cuanto menos, un ciclomotor (incluso una motocicleta), intentando burlar de esa forma la reglamentación” para finalizar, *obiter dictum*, rememorando que la actual realidad social revela una profusión de dispositivos VMP que requiere una “... clasificación administrativa más clara, dada la diversidad de aparatos con capacidad de circulación, o bien la pronta exigencia de una certificación administrativa, que acredite su configuración técnica, necesaria para su circulación, en los términos que, ciertamente, ya se van legislando en esta materia. Lo propio respecto a la necesidad, o no, de precisar de algún tipo de licencia, conocimientos o capacidad de habilidad técnica para circular con estos nuevos vehículos, y los demás aspectos que se consideren de interés, dada la incidencia en la seguridad vial que a todos nos ha de preocupar” (FJ 4º).

Con fundamento en ambos razonamientos la Sala 2ª en Pleno desestima por completo la casación interpuesta frente a la mentada SAP Murcia siendo reproducidos, en esencia, estos propios argumentos en el FJ 2º de las postreras STS 23 junio 2022⁷⁰ y SAP Las Palmas 14 septiembre 2022⁷¹.

IV. RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL USO DE VMP.

Examinada como antecede la responsabilidad penal emanada de la conducción de VMP nos centraremos ahora en la eventual responsabilidad civil en que puede incurrirse con motivo de su utilización que, como se sabe, conforma aquél instituto encauzado a prestar a quien sufra un daño o perjuicio (dañado) debido al comportamiento, activo u omisivo, de otro (dañador) los instrumentos jurídicos necesarios para lograr la reparación del daño producido -reparación *in natura* o específica- o, de no ser posible, su compensación -que, en general, consistirá en una indemnización de carácter dinerario o reparación por equivalente-. Consiste la responsabilidad civil, a fin de cuentas, en la sujeción del dañador -*damñator*- que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro a la obligación de reparar o, en su caso, compensar el daño producido teniendo presente que sin daño no existe responsabilidad.

Ante la ausencia de una ordenación concreta sobre la responsabilidad civil derivada del uso de VMP los tribunales de este orden jurisdiccional se valen, por lo general, de los arts. 1902 -responsabilidad civil por hecho propio- y 1903 CC -responsabilidad civil por hecho ajeno- en conexión con el concepto de culpa del art. 1104 CC⁷² como título de imputación que, dentro del sistema de

70 STS 23 junio 2022 (JUR 2022, 225434).

71 SAP Las Palmas 14 septiembre 2022 (JUR 2022, 375443).

72 “La culpa o negligencia del deudor consiste en la omisión de aquella diligencia que exija la naturaleza de la obligación y corresponda a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar. Cuando la obligación no exprese la diligencia que ha de prestarse en su cumplimiento, se exigirá la que correspondería a un buen padre de familia”.

responsabilidad civil extracontractual, componen una especie de derecho de daños común aplicable a cualquier hipótesis que carezca de regulación especial y que sirve, además, para colmar los posibles vacíos o lagunas que se puedan plantear en los regímenes que utilizan otros criterios de imputación específicos, todo ello sin perjuicio de otras disposiciones sectoriales que se reputen aplicables en cada caso concreto (LCS, normativa protectora de consumidores y usuarios, etc.). En fin que hoy sólo cabe diferenciar dos grandes ámbitos en el derecho de daños, de una parte, el presidido por el elemento culpabilístico -título tradicional que constituye la regla general- y, de otra, el más excepcional de responsabilidad objetiva -que ha de estar previsto de antemano y de modo expreso por el legislador⁷³- motivo por el cual cabe vaticinar, como abrevia MORETÓN SANZ, que en esta esfera se retorna a la responsabilidad civil “en toda su extensión”⁷⁴ aunque matizada a veces -como veremos- con la inclusión de la doctrina del riesgo⁷⁵ entendida en su doble aspecto de, por un lado, creación de peligro -que basaría la obligación de indemnizar daños derivados del ejercicio de actividades que impliquen, por su carácter peligroso, un alto riesgo de provocarlos- y, por otro, riesgo en sentido económico o aplicable a conductas dañosas desplegadas con motivo de la realización de una actividad empresarial donde lo decisivo radica en desempeñar la actividad dentro de cuya esfera los daños causados se pueden considerar inevitables, pero previsibles y asegurables (tesis que cimienta el longevo aforismo *commoda cuiusque rei eum sequi quem sequentur incommoda* o, de manera más breve, *cuius commoda, eius incomoda*⁷⁶, esto es, a quien correspondan los beneficios le incumben también los inconvenientes).

De combinar el tradicional régimen de responsabilidad subjetiva con la teoría del riesgo -ya sea entendido como productor de peligro o en su otra significación económica- se incrementa el nivel de diligencia al ser preciso adoptar medidas para sortear posibles accidentes, concurre una inversión del *onus probandi* -permitida por el art. 217 LEC⁷⁷- y, en resumidas cuentas, se reconoce una determinada presunción de culpabilidad⁷⁸ -tolerada por la vía del art. 386 LEC-.

73 ATIENZA NAVARRO, M. L.: “La responsabilidad civil (I)”, cit., p. 600, resaltando dicha autora que el riesgo ya no se equipara a título de imputación de la responsabilidad objetiva sino que sólo «permite invertir la carga de la prueba de la culpa y presumirla».

74 MORETÓN SANZ, M. F.: “Patinetes eléctricos”, cit., p. 148.

75 Sobre la evolución experimentada en la responsabilidad por riesgo y su ulterior acomodo al régimen de responsabilidad subjetiva DE LAS HERAS GARCÍA, M. A.: “La responsabilidad por riesgo”, *Big Data Jurist* (ISDE), Madrid, 2017, pp. 1-7, hallándose ambos criterios, culpa y riesgo, recogidos en los *Principles of European Tort Law* (PETL) cuyo art. 1:101 establece la norma general —o *Basic norm*—.

76 ATIENZA NAVARRO, M. L.: “La responsabilidad civil (I)”, cit., p. 617, PARRA LUCÁN, M. A.: “Responsabilidad por hecho propio”, en AA.VV.: *Curso de Derecho Civil (II). Volumen II. Contratos y responsabilidad civil* (coord. por C. MARTÍNEZ DE AGUIRRE ALDAZ), Edisofer, Madrid, 2020, p. 448.

77 Ley 1/2000, 7 enero, de Enjuiciamiento Civil.

78 PARRA LUCÁN, M. A.: “Responsabilidad por hecho propio”, cit. pp. 448-450; ATIENZA NAVARRO, M. L., *ibidem*, DE LAS HERAS GARCÍA, M. A.: “La responsabilidad por riesgo”, cit., pp. 4-6. Sobre aplicaciones concretas de la doctrina del riesgo por tribunales españoles aludiendo a los PETL puede consultarse DE LAS HERAS GARCÍA, M. A.: “Tratamiento jurisprudencial”, cit., pp. 1823-1849.

A continuación esquematizamos la generalidad de las hipótesis más modernas, con alguna salvedad, suscitadas y decididas en este orden civil relativas a la pertinente declaración de responsabilidad por daños con motivo de la utilización de VMP al concurrir ya una nutrida colección de resoluciones provenientes de la denominada “jurisprudencia menor” advirtiendo, con carácter previo, que dejaremos a un lado otra serie de cuestiones -como la concreta determinación del *quantum* indemnizatorio en cada asunto y su debida adecuación al baremo en vigor- cuyo examen desbordaría por motivos obvios el objeto de nuestro estudio.

I. Sobre atropellos a peatones con un VMP.

Convenimos en diferenciar aquí los atropellos a peatones en su zona prioritaria, los acaecidos con un VMP alquilado y asegurado, los provocados por menores de edad y los ocurridos dentro de un establecimiento, centro o empresa comercial.

A) Atropello con VMP en acera o zona peatonal.

Este tipo de siniestros constituyen, por desgracia, los más habituales pudiendo traer a colación la SAP 31 enero 2022⁷⁹ resolutoria de la apelación formulada frente a la SJPI núm. 57 de la propia capital que había apreciado en parte la demanda de la actora por las lesiones padecidas al salir de un bar y ser atropellada en la misma acera por la demandada-conductora de un VMP -patinete eléctrico-. La citada SAP reduce el *quantum* indemnizatorio fijado por el juzgador *a quo* declarando, entre otros extremos, la inexistencia de caso fortuito o fuerza mayor con base en que la circulación por zona peatonal -acera- del VMP impone al conductor una singular atención -o sea, incremento del nivel de diligencia- debido a que se trata de una zona de prioridad de los peatones y, después de recordar las reformas operadas en el RGC y RGV, enmarca el suceso dentro de la esfera de la responsabilidad subjetiva del art. 1902 CC por la (FJ 2º) “...negligencia en la conducta de la demandada que generó una situación de riesgo en la seguridad de los viandantes del que debe responder” lo que equivale a insertar el criterio del riesgo -concebido aquí como generador de la situación de peligro- en el sistema de responsabilidad por culpa.

Otro accidente similar fue decidido en SJPI núm. 18 de Zaragoza, confirmada luego por la SAP Zaragoza 27 abril 2022⁸⁰ la cual estima en parte la demanda formulada por una Cía. aseguradora -ejercitando la subrogación contemplada en el art. 43 LCS⁸¹- frente al conductor de un patinete por daños causados a la

79 SAP Barcelona 31 enero 2022 (JUR 2022, 136737).

80 SAP Zaragoza 27 abril 2022 (JUR 2022, 241520).

81 “El asegurador, una vez pagada la indemnización, podrá ejercitar los derechos y las acciones que por razón del siniestro correspondieran al asegurado frente a las personas responsables, del mismo, hasta el límite de la indemnización...”.

peatón-asegurada en octubre de 2018. En esta ocasión el conductor perdió el control del VMP patinándole la rueda trasera y, aunque tuvo tiempo de bajar del mismo sin caerse, el vehículo siguió derrapando hasta golpear a la asegurada, derribándola y ocasionándole determinadas lesiones, de modo que atendiendo a que el demandado circulaba con un "...vehículo que puede alcanzar velocidades de hasta 25 Kms/hora por una vía peatonal (lo que en estos momentos está prohibido, aunque en la fecha de producción del accidente, 18/10/2018, estaba permitido), y en una hora, las 9 de la mañana, de notable afluencia de peatones, se genera un importante riesgo para la seguridad de los mismos, riesgo superior al ordinario que pueden padecer aquéllos, que circulan confiados y despreocupados por el carácter peatonal de la calle" viniendo a concluir, en su FJ 2º, que no cabe calificar el atropello padecido por la peatón de simple "...mala suerte"... sino de un deficiente control en la conducción el vehículo por parte del demandado, no adecuando su velocidad a las necesidades de la vía" o, dicho en otros términos, en la negligente conducción del VMP en este caso concreto que provoca un riesgo -en su misma y anterior acepción de generador de peligro- respecto de los peatones.

B) Atropello con un VMP arrendado y asegurado.

Al respecto la SAP Madrid 26 noviembre 2018⁸² resuelve la apelación deducida contra la SJPI núm. I de Alcobendas que estimó, aunque solo en parte, la demanda del actor frente a una Cía. aseguradora por los daños producidos en 2013 cuando, caminando por una zona peatonal, el demandante fue arrollado por un "patinete eléctrico o Segway" propiedad de una mercantil que tenía suscrito una póliza de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria en la circulación de vehículos de motor y otras coberturas (como la voluntaria de responsabilidad civil y fianzas). De su FJ 1º se desprende que la anterior SJPI reputa legitimada pasivamente a la aseguradora demandada matizando que, pese a que los VMP no se consideran "vehículos de motor" y, por tanto, el siniestro acaecido no se puede reputar "hecho de la circulación", la Cía. demandada es la responsable al existir un seguro voluntario en el cual es "...objeto de cobertura la responsabilidad civil voluntaria" -destacándose que en la propia póliza se equipara el segway con un "vehículo de motor"- viniendo, sin embargo, a rebajarse los importes indemnizatorios inicialmente interesados en la demanda por los daños personales ocasionados a la vista de los informes periciales practicados y aplicando a las cantidades determinadas los intereses contemplados en el vasto art. 20 LCS⁸³. Esta

82 SAP Madrid 26 noviembre 2018 (AC 2018, 1867), resolución referida también por MORETÓN SANZ, M. F.: "Patinetes eléctricos", cit. p. 140-141.

83 Precepto que se ocupa de disciplinar la mora *solvendí* cuando la aseguradora correspondiente inobserva su obligación de abono. Indica PARRA LUCÁN, M. A.: "La responsabilidad civil extracontractual", cit., p. 397, que a diferencia de los *punitive damages* de raíz norteamericana en el ordenamiento español resulta extraño que el responsable de los daños abone a la víctima, además del correspondiente *quantum* indemnizatorio, una suma adicional en concepto de pena privada -señalando dicha autora como relevante salvedad el art. 164 RD Legislativo 8/2015-; también DE LAS HERAS GARCÍA, M. A.: "La responsabilidad por riesgo", cit., p. 4.

SAP Madrid confirma la resolución de instancia declarando en resumen: a) Que a pesar de que el VMP no resulte calificable de “vehículo a motor” y el ilícito no provenga de un hecho de la circulación el siniestro se produjo por un defectuoso “manejo o funcionamiento del patinete” actuación generadora de responsabilidad civil tanto en su “autor como en el propietario y derivadamente en la Aseguradora” con apoyo en el art. 73 LCS⁸⁴ insertándose dentro de las coberturas de seguro concertado quedando, por ende, obligada esta última a responder por los daños y perjuicios ocasionados por un hecho contractualmente previsto (FJ 2º). b) Que, tras reputar correcto el empleo de los conceptos de sanidad, estabilidad lesional, rehabilitación y secuelas -delimitados jurisprudencialmente- y las reglas contenidas en el baremo establecido en el Título IV del TRLTCSV -arts. 32 a 143- y su Anexo (FJ 3º y 4º), considera asimismo procedente la aplicación del “carácter sancionador” que suponen los intereses previstos en el art. 20 LCS al apreciar injustificado la demora en el abono de las indemnizaciones por la aseguradora demandada por cuanto -como recoge su FJ 5º- “sin negar la existencia del aseguramiento” cuando se le formularon las reclamaciones previas, no propuso ninguna oferta motivada o pago de las sumas que entendía podían corresponderle “...aunque pudieran existir otros responsables”. Por tanto en el atropello a un peatón con un VMP alquilado y asegurado declara responsables al conductor del mismo, a su propietario y a la Cía. aseguradora siempre que el daño causado se encuentre dentro de la cobertura de la póliza suscrita, habiéndose procedido sólo frente a la Cía. con base en la acción directa del art. 76 LCS.

En cambio la SAP Islas Baleares 27 enero 2021⁸⁵ rechaza la apelación interpuesta frente a la Sentencia del Juzgado de 1ª Instancia (SJPI) núm. 3 de Manacor que inopinadamente apreció la excepción de prescripción respecto de la acción ejercitada por el actor -atropellado en 2015- contra la entidad propietaria y arrendadora de un patinete eléctrico al entender transcurrido el plazo anual prevenido en el art. 1968 CC. Tras dejar sentado -con mención de diversa jurisprudencia de la Sala 1ª- que las diligencias preliminares pueden interrumpir la prescripción (FJ 2º) reputa acreditado que “...el único y exclusivo responsable del accidente fue el conductor del patinete, quien perdió el control del vehículo y se introdujo en dirección prohibida... y, sin poder detener el patinete, embistió

En conexión con ello no sobra indicar que la Sala de lo Civil (Sala 1ª) viene incluyendo también como otra excepción similar la prevista en el art. 20 LCS por cuanto la indemnización establecida por tal precepto tiene carácter sancionador y un fin preventivo «...en la medida en que sirve de acicate y estímulo para el cumplimiento de la obligación principal que pesa sobre el asegurador, cual es la del oportuno pago de la correspondiente indemnización capaz de proporcionar la restitución íntegra del derecho o interés legítimo del perjudicado», FJ 2º de, entre otras, STS 14 marzo 2018 (RJ 2018, 1084).

84 Cuyo primer párrafo dispone que mediante el seguro de responsabilidad civil “...el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, a cubrir el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a derecho”.

85 SAP Islas Baleares 27 enero 2021 (AC 2021, 580).

al demandante" (FJ 3°), de manera que al no dirigirse la demanda frente a este último y entender inaplicable el art. 1903 CC dicha SAP se limita a desestimar la apelación formulada.

En esta propia línea la SAP Barcelona 31 enero 2022⁸⁶ viene a revocar la SJPI núm. 31 de la propia localidad que había condenado a la Cía. aseguradora a indemnizar los daños padecidos por la actora a consecuencia del atropello sufrido por un patinete eléctrico -conducido en zona prohibida por un tercero que lo había arrendado previamente- con aplicación, además, de los aludidos intereses del art. 20 LCS. La aseguradora dedujo apelación oponiéndose a la íntegra estimación de la acción directa del art. 76 LCS⁸⁷ ejercitada por la demandante declarando la SAP que la controversia se contrae en resolver si el daño padecido se debe indemnizar o no con cargo a la póliza suscrita "...por ser civilmente responsable de su causación la asegurada por dicho contrato... así como sus empleados y técnicos en plantilla, legalmente habilitados para el ejercicio de la profesión, siempre que se encuentren en el desempeño de sus funciones y deberes por cuenta de la asegurada" decidiéndose, sin embargo, que la causa del daño padecido vino constituida por el negligente empleo del patinete eléctrico por parte de su arrendataria, quien resultaba ser extraña a la organización de la aseguradora, apreciándose que tal conducta quedaba al margen de la cobertura de la póliza puesto que, en primer término, la arrendataria del patinete no ostentaba la cualidad de asegurada -"...no estamos ante un seguro obligatorio que ampara al propietario por la circulación de un vehículo a motor quien quiera que sea su conductor"- y, en segundo lugar, figura como no contratada la eventual responsabilidad civil en la que pudiesen incurrir "...los "participantes" en la actividad del asegurado" resultando, en síntesis, la arrendataria como única responsable de los daños producidos a la actora a la luz del art. 1902 CC por ser "...ajena por completo al ámbito de organización y control" de la Cía. aseguradora (FJ 1°).

De estas últimas resoluciones cabe extraer que el hecho dañoso ha de encontrarse cubierto por la póliza del seguro voluntario concertado puesto que, en otro caso, el civilmente responsable de los daños ocasionados no será otro que el conductor-arrendatario del VMP que se erige en el verdadero causante de los mismos en esta clase de accidentes.

86 SAP Barcelona 31 enero 2022 (JUR 2022, 130626).

87 "El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero. La acción directa es inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador contra el asegurado. El asegurador puede, no obstante, oponer la culpa exclusiva del perjudicado y las excepciones personales que tenga contra éste. A los efectos del ejercicio de la acción directa, el asegurado estará obligado a manifestar al tercero perjudicado o a sus herederos la existencia del contrato de seguro y su contenido".

Un expediente curioso ocurrido en 2006 fue el resuelto por la SAP Islas Baleares 8 octubre 2009⁸⁸ -una de las incipientes resoluciones civiles dictadas en la materia- cuando revocó la previa SJPI núm. 5 de Palma que había absuelto tanto a la Cía. aseguradora como al propietario del patinete eléctrico arrendado, conducido por un cliente-arrendatario, con el cual se habían ocasionado daños materiales a un turismo. La referida SJPI apreció la oposición formulada por la Cía. contra la demanda por la ausencia de cobertura de la póliza suscrita al circular el patinete por una vía apta para “vehículos a motor” (FJ 1º); sin embargo, la SAP estima la apelación deducida por el dueño del turismo dañado fundándose -en su FJ 2º- en que no fue discutida la ocurrencia del accidente, “...ni la titularidad de ambos vehículos, ni los daños y la responsabilidad del conductor del patinete eléctrico en la causación de aquellos”, así como que el propietario codemandado venía dedicado al arriendo de tales patinetes “...obteniendo un lucro” imputándole, por ende, la responsabilidad prevenida en los arts. 1902 CC y siguientes CC condenándole al abono del principal reclamado, más intereses legales desde la fecha del accidente y costas. En esta específica resolución la citada AP, más que limitarse a aplicar el régimen de responsabilidad subjetiva indicado donde el auténtico responsable sería el conductor-arrendatario del patinete, se decanta por conjugar el art. 1903 CC -responsabilidad del empresario- con el criterio del riesgo entendido ahora en su acepción económica -*cuius commoda, eius incomoda*-.

Bajo un ángulo similar la reciente SAP Zaragoza 16 marzo 2023⁸⁹ confirma la previa SJPI núm. 1 de la misma localidad -salvo en lo relativo a la concreta fijación del *quantum* indemnizatorio- que condenó solidariamente a un arrendador de VMP y su Cía. aseguradora por las lesiones padecidas en 2019 por un menor -de apenas 8 años de edad- que, estando en compañía de sus abuelos en un centro de ocio infantil, arrendó un patinete eléctrico adaptado impactando poco después contra una valla de separación ubicada dentro del espacio delimitado en el establecimiento del demandado. Tras quedar acreditado que los abuelos del menor interesaron la oportuna asistencia de un empleado del centro para la entrega del vehículo arrendado e información sobre su manejo y que tal asistencia fue insatisfactoria al limitarse a la entrega del patinete y una breve “...explicación de su funcionamiento, palanca de freno, palanca de acelerado y giro, sin que complete con un mínimo de rigor y detalle tales explicaciones y supervise el desenvolvimiento inicial del manejo del vehículo por el menor”, dicha SAP reputa que no cabe presumir que el menor supiera conducir el patinete ni tampoco se puede desplazar la responsabilidad de su seguridad a la persona que lo tenía a su cargo en ese instante por entender que la “...actividad diligente para cumplir con el estándar exigido por el ordenamiento jurídico en el presente supuesto, dada la forma de contratar, la naturaleza de la actividad, las características del menor

88 SAP Islas Baleares 8 octubre 2009 (JUR 2009, 469103).

89 SAP Zaragoza 16 marzo 2023 (JUR 2023, 132386).

y el lugar en el que se realiza la actividad pasa por instruir, siquiera breve pero detalladamente, en la forma de uso, dar unas recomendaciones prudentes para el correcto uso del vehículo y supervisar la actividad inicial del menor” y dado que nada de ello observó el personal del establecimiento del demandado dicho comportamiento se considera negligente de conformidad con el art. 1104 CC (FJ 2º) no aplicándose, por ende, la doctrina del riesgo en su acepción de creación de peligro. Por su lado la Cía. aseguradora adujo también falta de cobertura del daño debido a la póliza contratada considerando al respecto la SAP -en su FJ 3º- que el patinete adaptado para ser usado por niños no era, en la fecha del siniestro, un VMP porque tal catalogación les fue conferida por el ulterior RD 970/2020 y teniendo en cuenta la edad del menor, la compañía de sus abuelos, el abono del alquiler mediante fichas adquiridas en el propio establecimiento y el desarrollo de la actividad en la explanada del negocio, sin exceder sus límites, la misma “...entra claramente dentro de las instalaciones recreativas/parque infantil” y, por tanto, “...no se celebró fuera de la empresa, que parece ser el supuesto contemplado por la exclusión de la cobertura”. En cuanto a la ausencia de prueba sobre las características técnicas del patinete arrendado la SAP indica que el *onus probandi* sobre tal extremo corre a cargo de quien niega la cobertura de la póliza y que lo único demostrado fue el alquiler del vehículo “...sin reparo o limitación alguna para su uso por un niño de 8 años, acompañado de sus abuelos, dentro de los límites de la explotación y sin experiencia previa. No consta, por tanto, que fuera una actividad ajena a la declarada y sí que, en la forma en que se desarrolló esta ínsita en la actividad asegurada” concluyéndose que la producción del daño “... no fue tanto por la falta de medidas de seguridad, sino por incumplimiento de la explotadora del negocio de la debida información, formación y supervisión del menor sobre el uso del vehículo” pareciéndose conjugar aquí también la culpa con el criterio del riesgo en su significación económica junto con los deberes accesorios de protección -*Schutzpflichten*- derivados del principio de *bona fides* (art. 7 CC) teniendo presente en todo momento, desde luego, la corta edad del lesionado acogiendo de modo implícito la conocida doctrina jurisprudencial conforme con la cual a un menor de edad sin capacidad para discernir jamás se le puede declarar responsable de sus propios actos ni tampoco se puede considerar que el hecho dañoso obedezca a la culpa exclusiva de la víctima puesto que dada su edad su comportamiento únicamente podría calificarse, a lo sumo, de imprevisible⁹⁰.

C) Atropello con patinete conducido por menores.

En tales supuestos los tribunales civiles reproducen la doctrina recaída en torno al párrafo 2º del art. 1903 CC⁹¹ como sucede, entre otras, en la SAP Málaga 30

90 PARRA LUCÁN, M. A.: “Responsabilidad por hecho propio”, cit., p. 443.

91 “...Los padres son responsables de los daños causados por los hijos que se encuentren bajo su guarda”.

abril 2020⁹² confirmatoria de la condena impuesta a las madres de dos menores de edad -con absolución del padre separado de uno de ellos al apreciarse su falta de legitimación pasiva- quienes al circular con el "...patinete modelo Fliker (siendo intrascendente quien condujera el mismo)" no especificándose si se trataba o no en este caso de un VMP, lesionaron a la actora y, por consiguiente, aplicando el art. 1903 CC se declara en su FJ 2º la responsabilidad de ambas codemandadas, o sea, de "...Dª Flor (madre de la menor Sofía, quien se encuentra en situación de rebeldía procesal...) y la... de Dª Salvadora (madre del menor Secundino, que se encontraba ejerciendo la guarda y custodia en la fecha de los hechos⁹³)". Con copiosa doctrina jurisprudencial rememora la SAP que la responsabilidad civil de los progenitores derivada de ilícitos ejecutados por los hijos que se hallen bajo su potestad (art. 1903 CC) aparece fundada en la vulneración del deber de vigilancia que a los primeros incumbe -culpa *in vigilando*- partiendo de una presunción de culpa en quien desempeña los poderes y deberes que aglutina la patria potestad con inversión del *onus probandi*, de manera que la debida acreditación relativa a que se han adoptado las precauciones apropiadas para impedir el hecho dañoso requiere una rigurosa prueba de la diligencia empleada, ajustándose a las circunstancias del tiempo y del lugar, lo que supone introducir un "...matiz objetivo en dicha responsabilidad, que prácticamente pasa a responder a criterios de riesgo en no menor proporción que los subjetivos de culpabilidad".

En otros términos esta regla de responsabilidad se prosigue aplicando como si no fuese por negligencia, aunque formalmente sea catalogada de responsabilidad por culpa *in vigilando* o *in educando*, no admitiéndose la exoneración de los progenitores al configurarse como un verdadero sistema de responsabilidad objetiva⁹⁴.

D) Atropello con patinete en centro comercial.

Se trata del supuesto examinado por la SJPI núm. 3 de Fuengirola que estimó la demanda por daños interpuesta por la actora quien, hallándose en un establecimiento regentado por la mercantil Decathlón, fue golpeada en el tobillo por un patinete que otro cliente estaba probando discriminando la resolución, eso sí, porcentajes de responsabilidad al imputar un 70% del siniestro al cliente y un 30% a Decathlón. La SAP Málaga 13 diciembre 2021⁹⁵ muestra su disconformidad, tras valorar la prueba obrante, con tal distinción de responsabilidad mancomunada

92 SAP Málaga 30 abril 2020 (JUR 2020, 272540).

93 Una vez más se mantiene aquí el discutible criterio de hacer responsable al progenitor que tiene la guarda del menor en el momento de ocasionarse los daños, PARRA LUCÁN, M. A.: "Responsabilidad por hecho ajeno", en AA.VV.: *Curso de Derecho Civil (II). Volumen II. Contratos y responsabilidad civil* (coord. por C. Martínez de Aguirre Aldaz), Edisofer, Madrid, 2020, p. 470.

94 PARRA LUCÁN, M. A.: "Responsabilidad por hecho ajeno", cit., p. 468-469.

95 SAP Málaga 13 diciembre 2021 (JUR 2022, 98109).

verificada por el juzgador *a quo* señalando, en esencia, que la demandante reviste la condición de consumidora a los efectos prevenidos en el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (TRLGDCU⁹⁶) el cual establece criterios concretos de responsabilidad para determinados casos -arts. 147 y 148- que han de aplicarse dentro del ámbito de las acciones de responsabilidad civil previstas en el CC (art. 1101 para deducir responsabilidad contractual o arts. 1902 y siguientes para la extracontractual) de modo que si el actor perjudicado es consumidor o usuario en los términos recogidos en el TRLGDCU y los hechos tienen encaje en sus preceptos resultará aplicable el sistema de responsabilidad de la "...acción ejercitada en conjunción con el establecido en dicha Ley, en principio más favorable para el consumidor" apreciando (FJ 4º) que la mercantil Decathlón incurre en responsabilidad con base en los arts. 1902 y 1903 CC -"...pues regentando un establecimiento comercial abierto al público, y constando acreditado que en la página web en la que se anuncia se invita expresamente a los clientes a probar patinetes y otros artilugios, debió extremar las medidas de seguridad para evitar riesgos, ubicando la zona de pruebas en un lugar apartado del público y convenientemente señalizado"- entretanto que el cliente codemandado también actuó de manera negligente -puesto que "...la zona no estaba excluida del uso de los clientes, circunstancia de la que era, o debía ser consciente, y que imponía un uso racional del patinete, evitando piruetas o una velocidad inadecuada, precauciones que obviamente no adoptó"- terminando por atribuir, en consecuencia, un 50% de responsabilidad a cada uno de los codemandados implicados en el accidente incorporando al régimen de responsabilidad subjetiva la doctrina del riesgo en su doble vertiente antes advertida -o sea, económica y de generación de peligro-.

2. Otro tipo de siniestros con VMP implicado.

Por último ensamblaremos aquí, a modo de circunspecto cajón de sastre, otra clase de reclamaciones civiles por daños incoadas con motivo de la utilización de VMP:

A) *Caída de motorista por conducción negligente de un VMP.*

La SAP Barcelona 22 septiembre 2022⁹⁷ viene a confirmar la SJPI núm. 3 de la misma ciudad que estimó la demanda planteada por un motorista y su Cía. aseguradora frente a un conductor de VMP -segway en este caso- en reclamación de cantidad por los daños personales, materiales y sanitarios padecidos a consecuencia de la caída sufrida por el actor con su motocicleta al "...irrupir de

96 Aprobado por RD Legislativo 1/2007, 16 noviembre, recogiendo su art. 3 las definiciones de consumidor y usuario y de persona consumidora vulnerable.

97 SAP Barcelona 22 septiembre 2022 (JUR 2022, 336459).

forma sorpresiva el demandado conduciendo un VMP” hallándose el semáforo en fase verde para el demandante, obligándole a accionar el sistema de frenado para evitar la colisión y provocándole la caída de la cual se derivaron los daños. En su FJ 2º expresa dicha SAP, en aras a confirmar la precedente declaración de responsabilidad civil del demandado efectuada en la instancia, que el eventual debate sobre si “...el acceso a la calzada del VMP fue por el paso peatones o por el chaflán es irrelevante a los efectos de imputar la responsabilidad, pues en ambos casos la conducta del demandado fue antirreglamentaria... sin que pueda imputarse al actor ninguna conducta imprudente, ni siquiera levísima” acentuando que, de conformidad con el principio de confianza en la normalidad del tráfico, todo “...conductor o usuario de la vía espera que los demás actúen y cumplan las normas de circulación y hagan un uso adecuado de las vías, lo que aquí no ocurrió por la conducta negligente del demandado al acceder de forma sorpresiva a la calzada por lugar totalmente inadecuado o con el semáforo que le afectaba en fase roja”.

B) Colisión de turismo con un VMP.

La primera de las hipótesis que examinaremos en esta sede es la resuelta por la SAP Álava 18 septiembre 2017⁹⁸ que aprecia un concurso de culpas en un siniestro sucedido en 2015 cuando la demandante conducía un “monopatín eléctrico” y, al incorporarse a un paso de peatones, fue atropellada por un turismo ocasionándole diversas lesiones. La previa SJPI núm. 2 de Vitoria-Gasteiz había desestimado la demanda al apreciar culpa exclusiva de la víctima, sin embargo, la aludida SAP -tras entender que la “...instrucción 16/V-124 regula el tráfico de éstos aparatos a los que califica como “vehículos”” delegando en los municipios la aprobación de la normativa para su uso y circulación- considera aplicables determinadas disposiciones del RGC, sobre todo su art. 121.4⁹⁹ en defecto de ordenanza municipal en Vitoria-Gasteiz, llegando a cotejar la circulación del VMP implicado con la de una bicicleta (FJ 2º) aunque matizando inapropiadamente que en este específico supuesto “...se trata de dos vehículos a motor”¹⁰⁰. Concluye esta SAP que los dos conductores implicados procedieron de manera indebida apreciándose finalmente una concurrencia de culpas respondiendo la Cía. aseguradora del turismo de la “...mitad de la indemnización que corresponda a la

98 SAP Álava 18 septiembre 2017 (JUR 2017, 301617).

99 “Los que utilicen monopatines, patines o aparatos similares no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de éstas que les estén especialmente destinadas, y sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal regulada en el artículo 159, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos”.

100 Extremo negado en SAP Almería 6 julio 2022 (JUR 2023, 5809) admitiendo en el epígrafe 14º de sus razonamientos la existencia de una «... laguna legal en el supuesto de los conocidos patinetes eléctricos, recordando que la instrucción es del año 2016, y previamente, un solo año antes, en el año 2015, se publicó el Real Decreto Legislativo 6/2015... que no incluye en su ámbito de aplicación estos aparatos de movilidad personal».

actora por los daños derivados del siniestro” (FJ 3º) más los intereses del art. 20 LCS (FJ 5º).

A nuestro modesto criterio, a pesar de la anualidad en que aconteció el accidente, no resulta equiparable la utilización de un VMP con la de una bicicleta, unos patines o un monopatín y, desde luego, no se trata tampoco de ningún vehículo a motor compartiendo, sin embargo, la salomónica solución alcanzada pese a la injustificable inaplicación del específico régimen de responsabilidad previsto en el RD Legislativo 8/2004, 29 de octubre.

La SAP Cantabria 24 febrero 2022¹⁰¹ rechaza la impugnación deducida contra la SJPI núm. 10 de Santander que estimó la demanda presentada por el conductor de un turismo y su Cía. aseguradora debido a los daños padecidos al colisionar con un VMP -patinete eléctrico- conducido por el demandado a la altura de un paso de peatones. Para confirmar la resolución de instancia dicha SAP reputa acreditado -en su FJ 2º- que el demandado se “...introdujo en el paso de peatones de forma súbita, sin mirar, si hubiese mirado hubiese visto al vehículo” y que no portaba tampoco ninguna señal luminosa “...ni en el patinete ni en la ropa” concluyendo, por tanto, que el generador del riesgo en el presente accidente fue el “...el conductor del patinete, al cruzar el paso de peatones... sin mirar, introduciéndose de forma repentina en una zona sin visibilidad y sin llevar señal luminosa alguna”.

En cambio en un supuesto parecido la SAP Islas Baleares 1 diciembre 2022¹⁰² aprecia parcialmente la impugnación deducida contra la SJPI núm. 1 de Palma -aunque sólo para reducir el importe de la indemnización fijada- que estimó la demanda presentada por el conductor de un VMP -patinete eléctrico- contra la Cía. aseguradora del conductor de un turismo por daños derivados de la colisión de ambos vehículos a la altura de un paso de peatones en 2019. La SAP considera esta vez de aplicación el régimen establecido en el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor¹⁰³ que recoge un doble sistema de responsabilidad según el daño sea ocasionado a personas o bienes¹⁰⁴, viniendo a declarar en su FJ 2º que la “...conductora del vehículo debió extremar la precaución” al encontrarse ante un paso de peatones y tener una furgoneta al lado que le reducía visibilidad considerándose que “... no agotó la diligencia que le era exigible atendidas las circunstancias del tráfico” entretanto que el mero hecho de que el demandante circulase en VMP “...si es

101 SAP Cantabria 24 febrero 2022 (JUR 2022, 120539).

102 SAP Islas Baleares 1 diciembre 2022 (JUR 2023, 48506).

103 Aprobado por RD Legislativo 8/2004, 29 de octubre.

104 Sobre dicho régimen DE LAS HERAS GARCÍA, M. A.: “La responsabilidad por riesgo”, cit., pp. 7-10.

que era el caso, no supone... más que una infracción administrativa, pero no incide en la causación del siniestro" (sic).

También la SAP Huesca 31 diciembre 2022¹⁰⁵ estima en parte la apelación formulada contra la resolución del Juzgado mixto núm. 4 de la misma localidad que desestimó la demanda de la conductora de patinete eléctrico contra la conductora de un turismo y su Cía. aseguradora por daños sufridos al colisionar ambos vehículos a la altura de un paso de peatones. En esta ocasión la citada SAP aprecia una concurrencia de culpas admitiendo, de un lado, la "...responsabilidad en la conductora del patinete por cuanto circulaba por un carril bici adyacente al paso de peatones, no estando prevista tal posibilidad en una Ordenanza Municipal, siendo por ello de aplicación la Instrucción 2019/s-149TVI08, invocada en la contestación a la demanda y vigente en el momento de la producción del accidente. De acuerdo con tal Instrucción, los VMP tienen la consideración de vehículos y deben circular por la calzada, vías y terrenos de acuerdo con el artículo 2 de la Ley de Tráfico" mientras que, de otro, también aprecia responsabilidad en la conducta de la demandada porque "...después de parar en el paso de peatones, emprendió su marcha sin cerciorarse completamente de que en ese momento cruzaba el patinete por el lado izquierdo del carril bici... desconociéndose la velocidad a la que circulaba tal VMP" existiendo en el lugar del accidente, además, dos señales verticales advirtiendo del "peligro por la proximidad de un paso para ciclistas... y... de un paso de peatones" de manera que se concluye que la demandada tampoco "...adoptó la precaución que exigían las señales verticales ni se cercioró debidamente, instantes previos a continuar su marcha, de que nadie estuviera cruzando en ese momento por el paso de peatones, diligencia que en cualquier caso le era exigible" (FJ 1º) imputándole, por consiguiente, el mismo grado de negligencia que a la actora en la producción del siniestro.

C) Caída de conductor de VMP motivada por animales.

Tal hipótesis se aborda en la SAP Madrid 15 junio 2021¹⁰⁶ confirmatoria de la anterior SJPI núm. 43 de la misma ciudad la cual apreció en su integridad la demanda interpuesta por el conductor de un VMP frente a la propietaria de unos perros por los daños padecidos en junio de 2018 al caer al suelo debido a que se le aproximaron tales animales sueltos en el interior de un parque. No deja de sorprender *ab initio* que el actor en su demanda señalase que se hallaba paseando con unos "patines" siendo en la contestación a la misma cuando, en realidad, se viene a dilucidar que el actor circulaba con un VMP -un *segway* en este concreto supuesto- (FJ 1º). En cuanto aquí importa, tras evocar abundante doctrina jurisprudencial recaída en

¹⁰⁵ SAP Huesca 31 diciembre 2022 (JUR 2023, 55900).

¹⁰⁶ SAP Madrid 15 junio 2021 (JUR 2021, 296813).

torno al art. 1905 CC¹⁰⁷, la citada SAP enfatiza en su amplio FJ 5° la naturaleza objetiva de esta clase de responsabilidad fundada en el riesgo inherente a la tenencia o utilización en provecho propio de los animales la cual requiere únicamente una "...casualidad material, estableciendo la presunción de culpabilidad del poseedor del animal o de quien se sirve del mismo por su mera tenencia", de manera que los habituales ataques a personas de perros sueltos sujetos a la propiedad de alguien e integrados en su patrimonio resultan hoy inadmisibles "...cuando los avances científicos permiten la utilización de medios técnicos adecuados para el control de estos animales" resultando irrelevante cualquier otra apreciación subjetiva sobre la naturaleza del animal en cuestión –su mayor o menor tamaño, raza, etc.- puesto que el CC "...no deja margen alguno a la distinción entre animales fieros o mansos; y lo que sí es relevante es que la presunción de responsabilidad del poseedor de un animal que no lo controla y propicia que se escape, es que el animal persiga y asuste" como aconteció en el presente caso. En cuanto a una posible aplicación de la doctrina del riesgo invocada por la defensa de la demandada, al encontrarse el actor circulando en un VMP¹⁰⁸, subraya la AP que fueron los perros los que persiguieron el segway conducido por el actor "...muy de cerca y aunque no lo llegasen a tocar, se acercaron peligrosamente al mismo provocando la caída. Por otro lado, la Ordenanza de movilidad sostenible del Ayuntamiento de Madrid que regula el uso de patinete eléctrico (VMP o vehículos de movilidad personal) entró en vigor el 24 de octubre de 2018, es decir, con posterioridad al accidente. No obstante, se trata de una norma administrativa y, aunque hubiera entrado en vigor, no afecta al caso, porque no puede imputarse la caída a culpa exclusiva de la misma".

D) Explosión de VMP por defecto de fabricación.

Se trata del supuesto analizado en la SAP La Rioja 4 abril 2022¹⁰⁹ confirmatoria de la SJPI núm. 2 de Logroño que estimó la demanda deducida por la Cía. aseguradora del perjudicado condenando solidariamente al vendedor -proveedor- de un patinete eléctrico¹¹⁰ y a la mercantil fabricante del mismo por los daños

107 "El poseedor de un animal, o el que se sirve de él, es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe. Sólo cesará esta responsabilidad en el caso de que el daño proviniera de fuerza mayor o de culpa del que lo hubiese sufrido".

108 Doctrina del riesgo acogida, sin embargo, en SAP Madrid 5 julio 2021 (JUR 2012, 279503) confirmatoria de la SJPI núm. 48 de la misma localidad que rechazó la demanda por daños formulada por uno de los participantes en un paseo con segway organizado por la demandada -una entidad deportiva- por el parque del Retiro. En esta ocasión la SAP consideró que «...aunque la conducción de un Segway pueda no merecer la calificación de una práctica deportiva, si reviste caracteres propios de dicha actividad» destacándose que el actor participó «...voluntariamente y tras veinte minutos de instrucciones, y de manipular el Segway en un paseo por el retiro con dicho vehículo, el cual no está exento de riesgos, como no lo está una simple bicicleta, o un patinete, pues requiere un control de un mecanismo y de la velocidad propia de los mismos por su conductor» para terminar sosteniendo en el propio FJ 4° que «...resulta manifiesto que los ciudadanos normales no conducen este tipo de vehículos de modo habitual» (sic) desafortunada manifestación justificada sólo por el año en que fue dictada esta resolución.

109 SAP La Rioja 4 abril 2022 (JUR 2022, 196342).

110 Véase art. 138.2 TRLGDCU.

sufridos por el asegurado al explosionar el citado VMP en el interior de su domicilio. Resulta de aplicación el régimen de responsabilidad recogido en los arts. 135 a 146 TRLGDCU relativo a los daños causados por productos¹¹¹ disponiendo el art. 139 que “El perjudicado que pretenda obtener la reparación de los daños causados tendrá que probar el defecto, el daño y la relación de causalidad entre ambos” indicando la citada SAP -en su FJ 3º- los tres principales argumentos que siguen en aras a confirmar la SJPI impugnada: a) Que la jurisprudencia tiene recalcado que lo fundamental del concepto de “defecto radica en la falta de seguridad”; b) Que pese a la dicción del anterior art. 139 TRLGDCU no es preciso acreditar el específico defecto generador del daño bastando con la prueba de que existe “...aunque no se pueda determinar la clase del mismo; habrá de convencer al Juzgador de que el producto era inseguro”, y c) Que el producto defectuoso aparece definido en el art. 137 TRLGDCU¹¹² no acreditándose en este caso que el VMP reuniera “...las condiciones de seguridad que todo producto debe ofrecer; la explosión de la batería y las consecuencias dañosas que produjo son imputables a un defecto de fabricación, al cumplirse los requisitos con los que se define un producto defectuoso”. En fin que se adopta aquí el sistema de responsabilidad objetiva -al no mencionarse la culpa en momento alguno- basada en la doctrina del riesgo caracterizada también -como antes señalamos- por presumir la culpa de los codemandados (mercantil fabricante y proveedor) con inversión del *onus probandi* e incrementando, además, el nivel de diligencia exigible.

V. CONCLUSIONES

I. La considerable propagación y utilización de los VMP experimentadas en las áreas urbanas, sobre todo en la última década, no ha sido atendida por el legislador hasta la promulgación del RD 970/2020, 10 noviembre, al quedar aquéllos excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) núm. 168/2013. Esta inicial falta de normativa ha acarreado que la regulación del uso de los VMP se venga dejando prácticamente en manos de los diferentes Ayuntamientos, al margen de las directrices contenidas en las instrucciones de la DGT, teniendo presente que sólo algunos de ellos han procedido a la efectiva ordenación, a veces de manera bien diversa, mediante ordenanzas municipales de circulación.

II. Merced a la reforma operada por el RD 970/2020 la actual regulación de los VMP ha permitido disminuir en parte la ingente inseguridad jurídica reinante en esta esfera al ser calificados, al menos, de “vehículos” y requiriéndose tanto

¹¹¹ Sobre los rasgos característicos de este régimen de responsabilidad por bienes o servicios defectuosos, DE LAS HERAS GARCÍA, M. A.: “La responsabilidad por riesgo”, cit., pp. 16-18.

¹¹² Siendo definido en su primer ordinal como aquél “...que no ofrezca la seguridad que cabría legítimamente esperar, teniendo en cuenta todas las circunstancias y, especialmente, su presentación, el uso razonablemente previsible del mismo y el momento de su puesta en circulación” extenso concepto legal que abarca los defectos de diseño, información y fabricación.

el certificado de circulación como el manual de características de cada VMP para tolerar su circulación. No obstante se trata de una mínima reglamentación que adolece de lagunas y deficiencias constatándose la desatención e, incluso, la negligencia del legislador a la hora de disciplinar el uso de tales VMP como se revela, a título de muestra, con la dicción del párrafo 2º del art. 47 TRLTCSV introducido por la Ley 18/2021, 20 diciembre, que obliga a los usuarios de VMP a utilizar casco de protección en los términos que se determinen sin que hasta la fecha se haya desarrollado todavía por vía reglamentaria tal previsión. Algo parecido ocurre con la absoluta omisión de cuestiones tan notables como la hipotética exigencia de suscribir un seguro de responsabilidad civil o la fijación de una edad mínima para los usuarios de VMP echándose en falta -como tantas veces tiene interesado un sector doctrinal y determinadas audiencias- una ordenación estatal, completa y uniforme sobre dichos dispositivos.

III. Precisamente la falta de disposiciones legales acerca de los VMP ha propiciado el surgimiento de tesis fundadas en heterogéneas interpretaciones sobre los mismos llegando algunas de las formuladas en el orden jurisdiccional penal a identificar por completo ciertos VMP con “ciclomotores” con fundamento principal en la similitud de sus rasgos técnicos y el contenido de determinadas instrucciones de la DGT. En aras a solventar la concurrencia de criterios judiciales antagónicos en la materia el Pleno la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo ha corroborado que ni una ordenanza municipal ni siquiera las Instrucciones de la DGT gozan de bastante fuerza normativa para asentar, como norma penal en blanco, la tipicidad penal no pudiéndose, por tanto, incriminar la utilización de VMP en los delitos contra la seguridad vial al no estar insertos en los tipos correspondientes.

IV. Asimismo el defecto de normativa existente hasta la entrada en vigor del RD 970/2020 ha provocado también el dictado de algunas resoluciones civiles contradictorias en específicas demandas por daños en cuya producción interviene un VMP dada la heterogeneidad de los casos contemplados. En siniestros en que un VMP atropella a un peatón en su zona prioritaria -acera o tramo peatonal- se suele condenar al conductor del dispositivo apreciando negligencia en la conducción (art. 1902 CC) conjugada con el riesgo entendido como generador de una situación de peligro. En los siniestros en que el VMP implicado se encuentra arrendado y asegurado son declarados responsables civiles unas veces tanto el conductor como el propietario y la Cía. aseguradora siempre que el evento dañoso esté inserto en la cobertura de la póliza concertada; otras únicamente su conductor al apreciarse culpa exclusiva en la producción del daño descartando la aplicación de la responsabilidad del empresario (art. 1903 CC) si el daño ocasionado no se encontrara cubierto por la póliza, no faltando tampoco pronunciamientos que optan por condenar al propietario-arrendador con apoyo en el art. 1903 CC,

los deberes de protección que le incumben y la doctrina del riesgo en su versión económica (*cuius commoda, eius incomoda*). En accidentes por daños ocasionados por un patinete conducido por menores de edad se aplica la responsabilidad objetiva o, si se prefiere, cuasi-objetiva de los progenitores (art. 1903 CC) y en los casos en que el daño se origine a un cliente por otro en el interior de un establecimiento comercial se enfatiza la condición de consumidor del primero a los efectos del TRLGDCU para declarar la responsabilidad subjetiva del cliente-dañador (art. 1902 CC) junto con la del empresario (por aplicación del art. 1903 CC y el riesgo entendido en su acepción económica).

V. En accidentes con daños en que se han visto involucrados un vehículo a motor y un VMP, antes de la modificación operada por el RD 970/2020, se ha llegado a equiparar este último con una bicicleta o un monopatín pero matizando desafortunadamente que se trata de un “vehículo a motor” apreciándose, a efectos de responsabilidad, concurso de culpas en la causación del daño. Otras veces se ha declarado la culpa exclusiva del conductor del VMP implicado -con fundamento bien en el art. 1902 CC y el principio de confianza en la normalidad del tráfico, bien en el propio precepto y el riesgo entendido como generador de peligro- no faltando otros casos en que se declara como único responsable al conductor del vehículo a motor por aplicación del sistema de responsabilidad establecido en el RD Legislativo 8/2004, 29 de octubre, apreciándose en algunos supuestos una concurrencia de culpas de ambos conductores. Para el caso de que el accidente obedezca a la aproximación de animales al VMP con resultado de daños para su conductor se ha empleado el régimen de responsabilidad objetiva del art. 1905 CC y, finalmente, también se ha aplicado aquella parte del TRLGDCU dedicada a los daños causados por productos condenando solidariamente al proveedor y al fabricante de un VMP por defecto de fabricación al explosionar el mismo en el interior del domicilio de su propietario.

BIBLIOGRAFÍA

AMADOZ, S.: "La DGT propone una edad mínima para conducir un patinete eléctrico", *Diario El País. Motor*, <https://motor.elpais.com/actualidad/la-dgt-propone-una-edad-minima-para-conducir-un-patinete-electrico/>, 2 febrero 2023 [consultado 30/05/2023].

ATIENZA NAVARRO, M. L.: "La responsabilidad civil (I)", en AA.VV.: *Derecho Civil II. Obligaciones y contratos* (coord. por J.R. DE VERDA Y BEAMONTE), Tirant lo Blanch, Valencia, 2021, pp. 595-624.

BAELO ÁLVAREZ, M. y DÍAZ-BAUTISTA CREMADES, A. A.: "¿Es el patinete eléctrico un ciclomotor? Luces y sombras ante un limbo jurídico", *Diario La Ley. Tribuna*, <https://diariolaley.laleynext.es>, 25 octubre 2018, núm. 9286 [consultado 09/05/2023].

DE LAS HERAS GARCÍA, M. A.: "Naturaleza de las "medidas cautelares" de la LTCS: supuestos de adopción. Singular alusión al abandono de vehículo", *Tráfico y Seguridad Vial. Revista de Derecho de la Circulación, La Ley*, 2000, núm. 18, pp. 4-19. [disponible en https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3193541].

- "La responsabilidad por riesgo", *Big Data Jurist (ISDE)*, Madrid, 2017, pp. 1-28 [disponible en https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3196059].

- "Tratamiento jurisprudencial de los Principios de Derecho Europeo de Responsabilidad Civil", en AA.VV.: *Cuestiones clásicas y actuales del derecho de daños. Estudios en Homenaje al Profesor Dr. Roca Guillamón* (dir. J. ATAZ LÓPEZ y J.A. COBACHO GÓMEZ), Tomo I, Aranzadi, Cizur Menor, 2021, pp. 1801-1865 [disponible en https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3933880].

GARCÍA-VALLE PÉREZ, M. R.: "Responsabilidad por daños causados por patinetes eléctricos", *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 2021, núm. 79, pp. 9-38.

LÓPEZ, M.: "Radiografía de la movilidad en bici y patinete", <https://revista.dgt.es/es/reportajes/2022/03MARZO/0331-Observatorio-radiografia-bici-y-patinete.shtml>, 31 marzo 2022 [consultado 12/05/2023].

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO (MITECO): *Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE)*, MITECO, Madrid, 2021.

MORELL ALDANA, L. C.: "A vueltas con los vehículos de movilidad personal: examen del RD 970/2020, de 10 de noviembre", *Diario La Ley. Tribuna*, <https://diariolaley.laleynext.es>, 24 noviembre 2020, núm. 9742 [consultado 09/05/2023].

- "Vehículos de movilidad personal: un comentario de urgencia a su última regulación transitoria", *Diario La Ley. Tribuna*, <https://diariolaley.laleynext.es>, 7 enero 2020, núm. 9547 [consultado 08/05/2023].

MORETÓN SANZ, M. F.: "Patinetes eléctricos y responsabilidad civil: los vehículos de movilidad personal y su siniestralidad", en AA.VV.: *Daños, responsabilidad civil y seguros: desafíos actuales del Derecho español y comparado* (dir. por I. VIVAS TESÓN), Tecnos, Madrid, 2021, pp. 123-149.

PARRA LUCÁN, M. A.: "La responsabilidad civil extracontractual", en AA.VV.: *Curso de Derecho Civil (II). Volumen II. Contratos y responsabilidad civil* (coord. por MARTÍNEZ DE AGUIRRE ALDAZ, C.), Edisofer, Madrid, 2020, pp. 395-413.

- "Responsabilidad por hecho propio", en AA.VV.: *Curso de Derecho Civil (II). Volumen II. Contratos y responsabilidad civil* (coord. Por C. MARTÍNEZ DE AGUIRRE ALDAZ), Edisofer, Madrid, 2020, pp. 415-465.

- "Responsabilidad por hecho ajeno", en AA.VV.: *Curso de Derecho Civil (II). Volumen II. Contratos y responsabilidad civil* (coord. por C. MARTÍNEZ DE AGUIRRE ALDAZ), Edisofer, Madrid, 2020, pp. 467-486.

PEÑA LÓPEZ, F.: "Hay que regular los patinetes eléctricos", *La Voz de Galicia*, https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/opinion/2019/10/14/regular-patinetes-electricos/0003_201910G14P14994.htm , 14 octubre 2019 [consultado 02/05/2023].

PERONA GÓMEZ, A.: "Los vehículos de movilidad personal y la responsabilidad municipal en caso de accidente", *Economist & Jurist*, 2019, núm. 235, pp. 22-29.

REVERTE NAVARRO, A.: "La limitación del esfuerzo terapéutico y la responsabilidad del médico", en AA.VV.: *Bioética y Medicina Intensiva. Dilemas éticos en el paciente crítico* (coord. por J.A. GÓMEZ RUBÍ y R. ABIZANDA CAMPOS), Edika Med, Barcelona, 1998, pp. 105-120.