

## **VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL: CIRCULANDO HACIA EL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO**

### **1. Introducción**

El número de vehículos de movilidad personal no hace más que crecer exponencialmente y con ello, las problemáticas que provocan en su contacto con otros usuarios naturales de la vía pública, como los peatones o los propios vehículos a motor.

**Profundas críticas hemos vertido sobre la falta de aseguramiento de la responsabilidad civil, o civil *ex delicto* que pueden provocar esta clase de artefactos, hasta que finalmente el pasado 25 de julio de 2025 vio la luz la Ley 5/2025, de 24 de julio, por la que se modifican el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.**

La norma **introduce el concepto de ‘vehículo personal ligero’**, que son los vehículos a motor eléctrico que circulan por el suelo mediante una o más ruedas, dotados de una única plaza y que pueden alcanzar una velocidad máxima entre 6 y 25 km/h si su peso es inferior a 25 kg o una velocidad máxima entre 6 y 14 km/h si su peso es superior a 25 kg y por lo tanto afecta de pleno a los patinetes y vehículos de movilidad personal. VMP que, conforme a **la Disposición transitoria, relativa a la suscripción del seguro obligatorio en virtud de la ampliación del concepto de vehículo a motor**, pasan a tener un **exiguo plazo de seis meses**, contados a partir del día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», para suscribir el seguro obligatorio de responsabilidad civil de la circulación de vehículos a motor en los términos del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.

Podría parecernos que el legislador español ha asumido un rol de liderazgo y por fin va a zanjar la problemática de los daños y perjuicios causados a bordo de la circulación de VMP. Nada más lejos de la realidad. La Ley 5/2025, de 24 de julio, por la que se modifican el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades

aseguradoras y reaseguradoras<sup>1</sup> no es más que **el producto tardío de la trasposición de la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021 por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE** relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad<sup>2</sup>, que **apareció publicada en nuestro BOE el pasado 2 de diciembre de 2021.**

Descenderemos a su articulado y la introducción de este *tertium genus* que es el ‘vehículo personal ligero’ antes de repasar los últimos, quizás, pronunciamientos jurisprudenciales antes del futuro aseguramiento obligatorio de los vehículos de movilidad personal.

## 2. El aseguramiento del VMP: el legislador español entra en acción (tarde)

La Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021 por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, se centra mayoritariamente en mejoras sobre el **concepto de aseguramiento**. Concretamente identifica como problemas primarios la **indemnización de los perjudicados** como consecuencia de accidentes en caso de insolvencia de la entidad aseguradora de que se trate, los **importes mínimos obligatorios de cobertura del seguro**, los **controles del seguro** de los vehículos por parte de los Estados miembros, y el uso de las **certificaciones de antecedentes siniestral** de los titulares de pólizas por una nueva entidad aseguradora. Subraya igualmente como problemas secundarios los vehículos expedidos, los **accidentes en que esté implicado un remolque** arrastrado por un vehículo, las herramientas independientes de **comparación de precios de seguros** de vehículos automóviles, los **organismos de información** y la **información a los perjudicados**.

Hasta ahí, nada parecía afectar a nuestros vehículos de movilidad personal. Sin embargo, el **Considerando III** ya hace mención a que “Desde la entrada en vigor de la Directiva 2009/103/CE han llegado al mercado muchos tipos nuevos de vehículos motorizados”; **definición que por su ampulosidad, obviamente incluye a los vehículos de movilidad personal.**

El legislador europeo es certero y por ello en el **Considerando IV** ataja directamente los peligros que se están detectando por la circulación incontrolada y no asegurada, de los vehículos de movilidad personal, al aseverar taxativamente que “Los **vehículos eléctricos ligeros** que no entren en la definición de «vehículo» deben quedar excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103/CE. Sin embargo, ningún elemento de dicha Directiva **debe impedir que los Estados miembros exijan, en virtud de su Derecho nacional, un seguro de vehículos automóviles, en las condiciones que ellos mismos establezcan**, para los equipos motorizados que circulan por el suelo que no estén incluidos en la definición de «vehículo» de dicha Directiva y para los que, por consiguiente, dicha Directiva no exija tal seguro. Dicha Directiva tampoco debe impedir que los Estados miembros

---

<sup>1</sup> [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2025-15424](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2025-15424)

<sup>2</sup> <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2021-81670>

establezcan, en su Derecho nacional, que las víctimas de accidentes causados por cualquier otro equipo motorizado tengan **acceso al organismo de indemnización** del Estado miembro, tal como se determina en el capítulo 4. Los Estados miembros también deben poder decidir que, si una persona que reside en su territorio resulta perjudicada en un accidente causado por cualquier otro equipo motorizado en otro Estado miembro en el que no se exija un seguro de vehículos automóviles para dicho equipo, esa persona residente debe tener acceso al organismo de indemnización, tal como se determina en el capítulo 4, del Estado miembro en el que reside”.

Por ende el legislador europeo permite un **amplio margen de discrecionalidad** a los legisladores nacionales, en relación a esto que se va a dar en denominar a futuro ‘vehículos eléctricos ligeros’ (en España, ‘vehículos personales ligeros’) en tres ámbitos clave: **el establecimiento, o no, de un seguro obligatorio para los vehículos de movilidad personal; el acceso de los perjudicados -se abandona la terminología ‘víctima’- por daños causados por vehículos eléctricos ligeros al Consorcio de compensación de seguros; y finalmente el acceso de los nacionales perjudicados por daños causados por vehículos de movilidad personal, no nacionales, al Consorcio de compensación de seguros.**

Huelga decir que en esta cruzada de aseguramiento, **quedan fuera las bicicletas eléctricas**, para las que según el **Considerando VI** “(...) no hay pruebas suficientes de que estos vehículos más pequeños puedan provocar accidentes en los que haya perjudicados en la misma escala que los que puedan provocar otros vehículos (...)”. Aseveración con la que no podemos estar más **en profundo desacuerdo**, primero por la falta de cita científica a los estudios que avalan la menor lesividad de una bicicleta eléctrica, cuyo peso oscila entre 15 y 30 kg y que alcanza los 25 km/h. Y en segundo término porque consideramos que **un aseguramiento obligatorio**, también, para las bicicletas eléctricas -dejando aparte las *speed pedelecs* que son altamente lesivas al alcanzar hasta los 50 km/h.- supone un **compromiso de responsabilidad para su usuario**, que no tiene por qué incidir negativamente en su utilización, máxime cuando los precios medios de aseguramiento de la responsabilidad civil dimanante del empleo de una bicicleta eléctrica oscilan entre los 20 y los 40 euros/año<sup>3</sup>.

Por ende, la nueva Directiva del seguro de automóviles faculta expresamente a los Estados miembros para extender voluntariamente, más allá del ámbito de la propia Directiva, la obligación de aseguramiento a otros vehículos que, sin tener la consideración legal de vehículo a motor, acompañan a la circulación diaria como nuevas formas de movilidad sostenible y ecológica, es decir, los vehículos de movilidad personal.

Bajo el paraguas comunitario, el legislador español procede en la **Ley 5/2025, de 24 de julio**, a introducir en la **Disposición adicional primera**, un **seguro obligatorio de responsabilidad civil para los vehículos personales ligeros**, no incluidos dentro del concepto legal de «vehículo a motor»; encomendando asimismo a la Comisión de Seguimiento de Valoración la emisión de un informe razonado que contenga una propuesta de desarrollo reglamentario de este seguro obligatorio de responsabilidad civil para estos vehículos. Descendamos a dicha Disposición.

---

<sup>3</sup> Sin ánimo propagandístico, valga este artículo *ad exemplum* <https://tuvalum.com/blogs/novedades/precio-seguro-bicicletas?srsrtid=AfmBOoqnwoZW8kUlct95nlxWVKWxf5vyAiCMeLSylQCQvP-RjL-b1rGH>

### **3. Un nuevo *tertium genus*: el vehículo personal ligero**

La extensísima **Disposición adicional primera** de la Ley 5/2025 se divide en nueve apartados, que procedemos a resumir a continuación:

1. **Crea el seguro obligatorio de responsabilidad civil** para vehículos personales ligeros, que son aquéllos que circulan con a) certificado de circulación b) inscritos en el Registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico y con etiqueta identificativa o c) con matrícula. El **propietario** -no el usuario, pensemos en el aún subsistente fenómeno del patinete *sharing*- ha de **suscribir y mantener en vigor** un contrato de seguro que cubra la responsabilidad civil en las cuantías señaladas por la Ley.
2. **Define el nuevo concepto de ‘vehículo personal ligero’**: circula por el suelo, una o dos ruedas, una única plaza, propulsión exclusiva de motor eléctrico, solo con asiento o sillín si posee sistema de autoequilibrado y propulsados exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima de fabricación entre 6 y 25 km/h, si su peso es inferior a 25 kg, o una velocidad máxima de fabricación entre 6 y 14 km por hora, si su peso es superior a 25 kg. Ya no hablamos de ‘vehículos de movilidad personal’ ni de, como en la Directiva ‘vehículos eléctricos ligeros’ sino de ‘vehículos personales ligeros’.
3. Ofrece una **definición negativa**: no son vehículos personales ligeros los propios de las Fuerzas armadas, los empleados por personas con discapacidad o movilidad reducida, las bicicletas y las bicicletas eléctricas.
4. Posibilidad abierta a la **inclusión en el concepto de vehículos personales ligeros de otra clase de vehículos** siempre que tengan certificado de matriculación y acceso al Registro de vehículos.
5. Define el **concepto de hecho de la circulación** en consonancia con la normativa europea, o sea el tendente al uso natural del vehículo como medio de transporte en el momento del accidente, por cierto, **esté en movimiento, o parado**.
6. Sujeción de los vehículos personales ligeros al **régimen sancionador** de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y del Reglamento concordante, con reducción del importe de las sanciones. Fijación de los **importes mínimos de cobertura obligatoria en daños a personas y a bienes**. Aquilatación de la **facultad de repetición** al ampliarse también contra el usuario del VMP que haya **manipulado** sus características técnicas. Regulación de la intervención garante del Consorcio de compensación de seguros quien puede en el futuro ser asegurador de VMP no asegurados en las compañías ordinarias.
7. **Desarrollo en el futuro del registro público de vehículos personales ligeros** del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico por medio de Reglamento antes del 2 de enero de 2026. En el futuro, en principio, cercano. O no.
8. **Habilitación reglamentaria** para el despliegue más profuso de la Disposición adicional primera. Lógico porque en una Disposición adicional el legislador español ha condensado lo que debería ser objeto de un auténtico reglamento.

9. La maquinaria de uso industrial y la destinada a obras y servicios solo precisará de seguro obligatorio si tiene certificado de circulación, está inscrita en el Registro y ostenta etiqueta identificativa o matrícula.

Se complementa dicha regulación con la **Disposición transitoria**, relativa a la **suscripción del seguro obligatorio** en virtud de la **ampliación del concepto de vehículo a motor**, que en tres párrafos despacha la obligación que se impone, recordemos, a un parque móvil de más de cinco millones de VMP del modo siguiente.

Al haberse ampliado el concepto de ‘vehículo a motor’ para incluir a los ‘vehículos personales ligeros’<sup>4</sup> -en adelante VPL-, **si bien creemos que el legislador solo quería definir el vehículo personal ligero como ‘vehículo a motor’ a efectos del seguro obligatorio de responsabilidad civil** ello determina que, conforme a la Disposición transitoria párrafo primero “Los vehículos que antes de la entrada en vigor de esta ley no tuviesen la consideración de vehículos a motor y que, de acuerdo con lo previsto en su artículo primero, apartado dos, pasen a ser considerados vehículos a motor, dispondrán del plazo de seis meses, contados a partir del día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», para suscribir el seguro obligatorio de responsabilidad civil de la circulación de vehículos a motor en los términos del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre”.

Aseguramiento que sin embargo, a pesar del **exiguo plazo de seis meses** para hacerse efectivo, en las cuantías prevenidas por la ley y siempre que las compañías así lo admitan en su cartera de riesgos -de forma subsidiaria se ha habilitado al Consorcio a convertirse en ‘asegurador de patinetes’- **consideramos que no va a ser tan inmediato, porque el nuevo concepto ‘vehículo personal ligero’ pende de la creación, vía reglamentaria, del registro público de vehículos personales ligeros del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico.**

En este periodo transitorio, como podemos ver de incierta duración, no les será de aplicación lo dispuesto en el artículo 3 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, esto es, las **sanciones** por incumplimiento de la obligación de asegurarse.

Pero sin embargo, párrafo tercero de la Disposición transitoria, tendrán la consideración de **‘vehículos a motor no asegurados’** a los efectos del artículo 11.1b.i del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre. Esto es, que el Consorcio indemnizará los daños en las personas y en los bienes en los accidentes ocasionados con un vehículo a motor que tenga su estacionamiento habitual en España, así como los ocasionados dentro del territorio español a personas con residencia habitual en España o a bienes de su propiedad situados en España con un vehículo a motor con estacionamiento habitual en un tercer país no firmante del Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, en ambos casos cuando dicho vehículo a motor no esté asegurado. Así acontecerá en el caso

---

<sup>4</sup> Recordemos, según el nuevo artículo 1 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, se entiende por vehículo a motor: Todo vehículo automóvil accionado exclusivamente mediante una fuerza mecánica que circula por el suelo y que no utiliza una vía férrea, con: ii. un peso neto máximo superior a 25 kg y una velocidad máxima de fabricación superior a 14 km/h, siendo que muchos patinetes eléctricos se encuentran en un rango entre 10 y 30 kg de peso; por lo que algunos patinetes, especialmente los pesados, pueden acabar siendo ‘vehículos a motor’ y no solo ‘a efectos de aseguramiento de la responsabilidad civil’.

de estos vehículos personales ligeros no asegurados por falta de existencia, creemos, del Registro correspondiente y no solo durante este breve periodo transitorio, dado **que nada asegura que nuestro legislador proceda a la diligente creación del Registro de vehículos personales ligeros** para evitar que el Consorcio extienda sus funciones aseguradoras más allá de límites razonables.

Por último, remata la Disposición transitoria que el Consorcio de Compensación de Seguros solo podrá **repetir** contra el causante del daño en caso de que hubiera incurrido en culpa de acuerdo con los artículos **1.902 y siguientes del Código civil** o en caso de dolo. Los daños causados por imprudencia leve, menos grave o grave siempre que no se incardinan en el concepto civil de ‘culpa’ o ‘dolo’ **quedan extramuros de las posibilidades de repetición del Consorcio**, que mientras se va creando este Registro de vehículos ligeros, *conditio sine qua non* para asegurar nuestro patinete, va a ir abonando todos los daños personales y materiales causados por actuaciones imprudentes a bordo de un VMP.

El legislador, sin embargo, **parece mirar su futuro de forma alentadora**, dado que en la Disposición final novena, entrada en vigor, puntualiza que “Lo establecido en la disposición adicional primera entrará en vigor el 2 de enero de 2026, salvo que la norma reglamentaria del Consejo de ministros que la desarrolle entre en vigor antes, en cuyo caso se tomará esta última fecha”. Se plantea incluso que la norma reglamentaria que cree el Registro de vehículos personales ligeros vea la luz antes de seis meses.

Y mientras este tsunami asegurador golpea nuestros vehículos de movilidad personal, ¿Qué decía nuestra jurisprudencia al respecto de los daños personales y materiales causados a bordo de los rebautizados VPL? Descendamos a los supuestos en concreto.

#### **4. Novedades en el orden jurisdiccional civil**

En la **SAP de Madrid, Sección 21ª, nº 278/2024, de 1 de julio, ROJ: SAP M 10245/2024 - ECLI:ES:APM:2024:10245** se examina un supuesto de responsabilidad civil extracontractual de los artículos 1902 y 1903 del CC, por lesiones sufridas tras caída de una **bicicleta eléctrica de alquiler público**, titularidad del Ayuntamiento de Madrid, ejercitándose por el perjudicado la acción de responsabilidad directa del artículo 76 de la Ley 50/1980 de 8 de octubre de Contrato de Seguros, contra la aseguradora del Ayuntamiento.

La Sala clarifica que en el ejercicio de la **acción directa** del perjudicado contra el asegurador surgen FJº3º “(...) dos clases de acciones que son indemnizatorias del daño causado, por una parte, la derivada de la responsabilidad civil extracontractual por culpa regulada en los artículos 1902 y 1903 del Código Civil que se complementa con la doctrina jurisprudencial emanada de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo, y, por otra parte la derivada de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas regulada en los artículos 32, 33 y 34 de la Ley 40/2015 de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público que se complementa con la doctrina jurisprudencial emanada de las Salas de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo. En cualquiera de estos dos casos, el responsable del daño puede tener cubierta su responsabilidad mediante un seguro de responsabilidad concertado con una aseguradora privada. De ser así el perjudicado podrá ejercitar su acción indemnizatoria (la que en cada caso le corresponda, la derivada de la responsabilidad civil o la derivada de la responsabilidad patrimonial) "directamente" contra

la compañía de seguros privada, en base a lo dispuesto en el artículo 76 de la Ley 50/1980 de 8 de octubre de Contrato de Seguros. Precepto que ni transforma, ni muta ni varía la acción ejercitada por el perjudicado sino que tan solo permite que esa acción de la que es titular el perjudicado (la indemnizatoria derivada de la responsabilidad civil o la derivada de la responsabilidad patrimonial) la pueda ejercitar "directamente" contra la compañía de seguros privada. (...)”.

**El conocimiento de la acción indemnizatoria de la responsabilidad civil, corresponde al orden jurisdiccional civil; mientras que en el supuesto de la responsabilidad administrativa, o sea la acción indemnizatoria derivada de la responsabilidad patrimonial si la misma se ejercita "directamente" contra la compañía de seguros que cubría el riesgo de esa responsabilidad patrimonial, corresponde al orden jurisdiccional civil si sólo se demanda a la compañía aseguradora, pero si se hace ‘junto’ a la administración asegurada, la competencia corresponde a la jurisdicción contencioso-administrativa.** Ejercitada como en el caso de autos, la acción indemnizatoria derivada de responsabilidad patrimonial, demandando solamente a la aseguradora y por la vía del mencionado artículo 76, el derecho sustantivo aplicable por el juzgador a quo, sin embargo, para dilucidar la responsabilidad patrimonial de la administración, no será el artículo 1902-1093 del CC, sino que FJº3º “(...) tiene que aplicar, para decidir sobre la existencia o no de la responsabilidad patrimonial, la legislación administrativa( artículos 32, 33 y 34 de la Ley 40/2015 de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público) y la doctrina jurisprudencial contencioso administrativo. Y sin que, con ello, se quebrante el ordenamiento jurídico procesal ya que, esa aplicación de la legislación administrativa, se hace a los "solos efectos prejudiciales (...)”.

Tras dichas disquisiciones, la Sala de apelación confirma la Sentencia estimatoria dictada por el Juzgado de primera instancia, no concurriendo rotura del nexo causal por actuación negligente imputable al usuario de la bicicleta de alquiler -que circulaba de noche y en tramo mal iluminado, con defectos en el asfalto- dado que “(...) , no debe olvidarse que es el propio Ayuntamiento de Madrid el que ha fomentado el uso de las bicicletas eléctricas de alquiler público (que era a que usaba don Gonzalo) como medio de transporte alternativo a efectos de reducir la contaminación (ahí quedan las imágenes de los políticos locales subidos alegres en esas bicicletas). No pudiendo ahora desdecirse para restringir su uso a supuestos excepcionales (...)”.

Por nuestra parte hemos tenido la oportunidad de pronunciarnos sobre la responsabilidad civil derivada de la circulación a bordo de un patinete, en **la SJP1 nº 4, de Castellón de la plana, nº 288/2024, de 2 de septiembre de 2024**. Sentencia firme que, en grado de instancia, estimó la demanda en ejercicio de acción de repetición de la aseguradora contra la usuaria del patinete, que impactó contra el vehículo asegurado al circular de forma antirreglamentaria, por encima de la acera, cuando éste salía de un garaje debidamente señalizado. Siendo clave en la estimación de las pretensiones, la correcta filiación de la usuaria del patinete en el atestado, así como la correcta identificación de las características técnicas del VMP. En ese mismo sentido, encontramos **la SJPI nº 3, de Burgos, nº 290/2024, de 24 de junio, ROJ: SJPI 393/2024 - ECLI:ES:JPI:2024:39**.

## **5. Novedades en el orden jurisdiccional penal**

Resulta singular el motivo de apelación alegado en **la SAP de Madrid, Sección 3ª, nº 353/2024, de 7 de junio, ROJ: SAP M 8311/2024 - ECLI:ES:APM:2024:8311**, para impugnar la condena por un delito de conducción sin permiso habilitante del artículo 384.1 del CP, consistente en **falta de determinación del tipo de vehículo conducido por el acusado y falta de concreción de la velocidad a la que circulaba**. El recurrente en apelación arguye que, bien podría tratarse de un ciclomotor, bien de un VMP, dado que en el caso de autos estaba circulando a una velocidad inferior a los 50 km/h. La Sala obviamente desestima el motivo, debido a que para colmar el tipo objetivo, basta la conducción de un ciclomotor, que genéricamente puede alcanzar los 50 km/h, sin la licencia correspondiente, con independencia de a la velocidad que en concreto se circulase, siendo lo relevante la potencialidad para alcanzar dicha velocidad.

Por su parte, la **SAP de Valladolid, Sección 2ª, nº 134/2024, de 15 de mayo, ROJ: SAP VA 1050/2024 - ECLI:ES:APVA:2024:1050**, confirma en grado de apelación la **absolución por error de tipo invencible**, en la conducción de un vehículo de características externas similares a un patinete, si bien sometido a prueba pericial, resultó ser un ciclomotor. Clave en la absolución resultaron las testificales del titular del artefacto, del vendedor del mismo, la declaración del acusado pero también, la ausencia de ficha de características técnicas. Y especialmente, la cognición directa del mismo por parte del Tribunal, que apreció que visualmente, lo que resultó ser un ciclomotor, no presentaba características distintas de aquéllos que circulan habitualmente por las calles, sin que sea preciso contar con permiso de conducir para ellos.

En sentido distinto encontramos la **SAP de Barcelona, Sección 5ª, nº 206/2024, de 18 de marzo, ROJ: SAP B 3851/2024 - ECLI:ES:APB:2024:3851**, confirmatoria de la sentencia condenatoria dictada en la instancia por el mismo delito del artículo 394. En el caso concreto, la tesis del error solamente se sostenía por las declaraciones del encausado, constando además factura de compra donde ya se describían las características del vehículo y se advertía de que **podía alcanzar hasta los 70 km/h**, por lo que concluye la Sala FJº2º "(...) en atención a la naturaleza arriesgada para terceros de la conducta que estaba implementando, así como tomando en cuenta los sencillos métodos que a su alcance tenía para disipar cualquier duda razonable al respecto, hemos de descartar que aquél actuara con error relevante alguno, ni vencible ni invencible, ni acerca de algún hecho constitutivo de la infracción penal, ni relativa a la ilicitud del mismo (...)". Nos entusiasma especialmente la mención al riesgo inherente a la conducción de un vehículo sin la licencia o permiso habilitante, en relación a un ilícito, el del artículo 384.1 CP, sobre el que nos hemos mostrado muy críticos sobre su tenue conexión con el riesgo para la seguridad vial como bien jurídico tutelado; línea que además es seguida por la **SAP de Barcelona, Sección 21ª, nº 92/2024, de 7 de marzo, ROJ: SAP B 5936/2024 - ECLI:ES:APB:2024:5936**.

Por su parte, la **SAP de Barcelona, Sección 2ª, nº 273/2024, de 27 de marzo, ROJ: SAP B 4782/2024 - ECLI:ES:APB:2024:4782**, que confirma la condena por un delito de conducción sin permiso, por existir un ramillete probatorio que acreditaba, razonablemente, que el acusado no tenía dudas -error de tipo- sobre las características técnicas de lo que resultó ser un ciclomotor y no un patinete. Es revelador que el ciclomotor 'Cecotec' portaba una pegatina en la parte posterior donde se enunciaban sus características técnicas, así como que el encausado nunca aportó la documentación requerida para sostener la aseveración de que circulaba a bordo de un patinete. Sin embargo, no compartimos el criterio de la Sala de que la suerte de pericial efectuada por

los Agentes de la policía, consistente en subirse a bordo del artefacto y ponerlo a circular a más de 30 km/h, tenga la calidad técnica requerida como para ser considerada una prueba pericial. Nos parece más acertada la **SAP de Toledo, Sección 2ª, nº 42/2024, de 13 de marzo, ROJ: SAP TO 207/2024 - ECLI:ES:APTO:2024:207**, porque **descarta la concurrencia tanto del error de tipo como del error de prohibición**, sobre la base de un auténtico informe pericial.

No obstante, la **SAP de Barcelona, Sección 5ª, nº 84/2024, de 26 de enero, ROJ: SAP B 2279/2024 - ECLI:ES:APB:2024:2279**, revoca la sentencia condenatoria dictada en la instancia por un delito de conducción sin permiso o licencia habilitante, **por falta de probanza de que lo guiado por el acusado, fuese un ciclomotor y no un patinete**. Sentencia que se muestra muy crítica con el tipo penal, aseverando FJº2º "(...) que el ius puniendi del Estado no puede ser utilizado valiéndose de normas ambiguas y sancionando conductas frente a las que claramente no está previsto. Si hablamos de una norma penal en blanco, como la del art. 384 del Código Penal y que obedece a una exclusiva decisión de legítima política legislativa (piénsese que la conducción sin permiso castigada en el Código Penal de 1973 fue despenalizada por la L.O. 8/1983, argumentando en su exposición de motivos que con ello se atendía " a un sentimiento generalizado en los medios forenses y doctrinales, que no han podido apreciar en tal conducta algo más que un ilícito administrativo ", volviéndose a contemplar en el vigente Código Penal tras la reforma operada, casi un cuarto de siglo después, por la L.O. 15/2007 argumentando en la exposición de motivos de la misma que la atipicidad penal de esa conducta era " una criticada ausencia "), aun parece más exigible lo anterior, al estar ante una conducta que según los vaivenes de la *voluntas legislatoris*, ha sido o no sancionada penalmente en España (...)"

## **6. Novedades en el orden jurisdiccional contencioso-administrativo**

Resulta muy habitual los supuestos en los que se pretende dilucidar en la jurisdicción contencioso-administrativa, la **posible responsabilidad patrimonial de la administración, con ocasión de la circulación, por vías públicas, de un VMP**. En la **STSJ de la Comunidad Valenciana, Sala de lo Contencioso administrativo, nº 230/2024, de 9 de abril, ROJ: STSJ CV 1616/2024 - ECLI:ES:TSJCV:2024:161**, no se aprecia la precitada responsabilidad, dado que, el usuario del VMP si bien es cierto que tropezó con una trapa en la calzada, produciéndose su caída y posteriores lesiones, lo hacía de forma contraria a la ordenanza municipal, esto es, por **lugar no habilitado al efecto**. La circulación por lugar no permitido, a juicio de la Sala, le hace responsable de dicha acción y de las consecuencias que de ésta derivan, no existiendo por ende un hecho imputable a la administración.

A pesar del fallo desestimatorio tanto en la instancia como en grado de apelación, la Sentencia nos resulta muy relevante, al aquilatar una idea clave, como es el posible surgimiento de responsabilidad patrimonial de la administración -siempre que se den todos los requisitos jurisprudencialmente exigidos- cuando se circula por una vía pública en mal estado de mantenimiento, a los mandos de un vehículo de movilidad personal.

El patinete es **medio común de transporte al puesto de trabajo, lo que implica la posibilidad de sufrir, a bordo del mismo, un accidente *in itinere***. En la **STSJ de Cataluña, Sala de lo contencioso administrativo, nº 1057/2024, de 26 de marzo, ROJ: STSJ CAT 2040/2024 - ECLI:ES:TSJCAT:2024:2040**, se confirma en grado de apelación la denegación

de **acto de servicio** -recordemos que estamos ante la jurisdicción contencioso-administrativa y el recurrente era un Policía nacional- *in itinere*, al apreciarse negligencia grave, por exceso de velocidad, cuando el Agente se dirigía a bordo del VMP desde su domicilio a su puesto de trabajo en la Comisaría. A juicio de la Sala concurre la negligencia grave como causa delimitadora del concepto de 'acto de servicio' del artículo 79.1 *in fine* de la LO 9/2015, de 28 de julio, reguladora del régimen de personal de la policía nacional. Y es que en el Atestado instruido ad hoc se concluye como causa probable y eficiente del accidente del recurrente, la falta de control sobre el patinete eléctrico, con incumplimiento de las obligaciones de los artículos 18 y 21 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, lo que constituye infracción grave del artículo 76 m) del mismo cuerpo legal.

En este supuesto no se ha apreciado la existencia de accidente -acto de servicio- *in itinere* por la precitada concurrencia disruptiva, pero valoramos positivamente la resolución, ya que los vehículos de movilidad personal son medio de transporte harto habitual entre el lugar de residencia y el centro de trabajo. Recordemos que

Por último, dejamos brevemente apuntado que, en un **nuevo conflicto entre las entidades locales y las empresas proveedoras del servicio de patinete sharing** -en clara concurrencia con los sistemas, usualmente de titularidad local, de bicicleta *sharing*- la **STSJ de Cataluña, Sala de lo contencioso administrativo, nº 745/2024, de 6 de marzo, ROJ: STSJ CAT 1795/2024 - ECLI:ES:TSJCAT:2024:1795**, desestima el recurso de apelación interpuesto frente al auto denegatorio de la medida cautelar de suspensión de la ejecutividad del acto impugnado, siendo éste acto administrativo una resolución de la regidora de movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, que acuerda el decomiso cautelar de los patinetes de la empresa ahora recurrente en apelación.

## **7. Novedades en el orden jurisdiccional social**

En la **STSJ de Galicia, Sala de lo Social, n.º 3885/2024, de 9 de septiembre, ROJ: STSJ GAL 5897/2024 - ECLI:ES:TSJGAL:2024:5897** resulta muy relevante para la sentencia en grado de instancia -si bien fue revocada en grado de suplicación- la conducción por el trabajador actor de una **e-bike** en diversos tipos de competiciones cicloturísticas, dado que parece inducirse que fue el empleo de tal medio de desplazamiento y en la intensidad indicada en los hechos probados, el que determinó la desestimación de la demanda de procedimiento ordinario, en ejercicio de acción de **reclamación de daños y perjuicios derivados de accidente de trabajo**, frente a la empresa que tenía suscrita una póliza de seguro de responsabilidad civil empresarial, así como frente a la aseguradora.

La **SJ Social n.º 6 de A Coruña, de 20 de febrero de 2023** se infiere que desestimó la demanda porque, tras un primer periodo de incapacidad temporal derivado de accidente de trabajo, un segundo periodo de incapacidad temporal inicialmente determinado como derivado de contingencias comunes pero en vía judicial (recurso de suplicación), determinado como derivado también de accidente de trabajo, el trabajador montaba asiduamente en e-bike y participaba en competiciones de toda suerte de kilometraje, produciéndose una ruptura del nexo de causalidad. En grado de suplicación la Sala sí que aprecia el surgimiento de la quiebra de la deuda de seguridad, con infracción de las medidas preventivo generales y especiales. Ello por encontrarse en una suerte de situación de prejudicialidad social, debido a que en la Sentencia firme de la Sala en la que se

determinó el segundo periodo de IT, como derivado de **contingencia profesional**, accidente de trabajo, quedó probada la forma de acaecimiento del accidente de trabajo, lo que vinculaba para el segundo procedimiento ordinario de reclamación de responsabilidad empresarial.

## **8. Conclusiones**

Mientras el legislador avanza decididamente hacia el obligatorio aseguramiento de los vehículos de movilidad personal, **nuestros Juzgados y Tribunales continúan dando, con las normas ya vigentes en nuestro ordenamiento jurídico, soluciones a la litigiosidad derivada del uso de estos artefactos**. Véase, en ese sentido, el decidido aquilatamiento de la **responsabilidad civil individual** por el uso del patinete en supuestos de ausencia de aseguramiento; la inexorable consideración del patinete como instrumento idóneo para la causación de **lesiones imprudentes**; la categorización del VMP como vehículo a bordo del cual se desarrolla el transporte del trabajador, que sufre una contingencia profesional **por accidente in itinere** al desplazarse desde su domicilio a su centro de trabajo; o el surgimiento de la responsabilidad de la administración por el **lamentable estado del firme** por el que circulan nuestros VMP por las ciudades con el aumento de la litigiosidad en el orden contencioso administrativo o su posible consideración de medio apto para sufrir un **accidente en acto de servicio**.

Partimos de la idea de que **no se puede criminalizar estas formas de movilidad urbana, sostenibles y ecológicas, porque el legislador español haya llegado tarde**, concretamente, cuatro años, al establecimiento de la lógica consecuencia del empleo de un artefacto generador de riesgos para el resto de los intervinientes en la circulación, como es la suscripción de un seguro. Y es que el **seguro obligatorio de la responsabilidad civil** dimanante del uso de VMP es una idea que llevamos preconizando desde el año **2019**. A nadie escapa que un artefacto que alcanza los 25 km/h. y puede oscilar entre los 7-30 kg. de peso tiene la habilidad de causar daños, personales y materiales.

Se inicia ahora una senda, la del aseguramiento obligatorio de los VMP. Vehículos de movilidad personal a los que, **inexplicablemente** -puesto que los Considerados de la Directiva no obligan a ello- **pasa a denominar Vehículos Personales Ligeros**, un cambio que atenta a la seguridad jurídica que nos proporcionaba su clásica denominación. Seguro obligatorio que, a toda velocidad, los titulares del VMP van a tener que suscribir -siempre que las aseguradoras lo oferten en su ramo de seguros, si no parece ser que tendremos que acudir al Consorcio de compensación de seguros en su nueva faceta de 'asegurador de patinetes'- **en el plazo de seis meses**. O no. Porque **el aseguramiento obligatorio pende de la creación, vía reglamentaria, de un Registro especial, el Registro de vehículos personales ligeros**. Y todos sabemos que, incluso en materia de seguridad vial, las cosas de palacio, van despacio.

En el ínterin y tras el establecimiento de una sorprendente responsabilidad por daños personales a cargo del Consorcio para los ahora **'vehículos de motor no asegurados'**, **o sea, actualmente los cinco millones de VMP que circulan por España**, en principio constreñida hasta el 2 de enero de 2026 -o no- la doctrina jurisprudencial continúa dando soluciones lógicas a la cohabitación del patinete con los peatones y otros vehículos a motor. Ojo a éste último matiz: con la modificación del artículo 1 del TR del RDL 8/2004, de 29 de octubre, **algunos VMP especialmente pesados**, que superan los 14 km/h y tienen una masa superior a 25Km/h. pueden entrar de lleno en la consideración de 'vehículos a

motor' y no solamente a efectos del aseguramiento de la responsabilidad civil, sino también en el **clásico concepto de 'vehículos a motor'** como elemento típico del andamiaje, para sorpresa de nadie, **de los delitos contra la seguridad vial** comprendidos en el artículo 379 del Código penal. No queremos ponernos agoreros, pero también predijimos este mismo escenario, allá por el año 2019. Lo que antes prohibía el principio de tipicidad, porque por mucho que llevase 'motor' el patinete, no era un vehículo a motor, puede que ahora no resulte así y **se abra la puerta a la comisión de delitos contra la seguridad vial a bordo de VMP en función de algo tan irrelevante -y poco controlable por el usuario- como el peso del artefacto en cuestión.** ¿Dónde queda la seguridad jurídica? Quizás los Tribunales y nuestro querido instituto del **error de tipo**, salven la problemática que el legislador aún no ha sido capaz de vislumbrar.

## **9. Índice jurisprudencial**

- STSJ de Galicia, Sala de lo Social, n.º 3885/2024, de 9 de septiembre, ROJ: **STSJ GAL 5897/2024** – ECLI:ES:TSJGAL:2024:5897.
- STSJ de la Comunidad Valenciana, Sala de lo Contencioso administrativo, n.º 230/2024, de 9 de abril, ROJ: STSJ CV 1616/2024 - ECLI:ES:TSJCV:2024:161.
- STSJ de Cataluña, Sala de lo contencioso administrativo, n.º 1057/2024, de 26 de marzo, ROJ: STSJ CAT 2040/2024 - ECLI:ES:TSJCAT:2024:2040.
- STSJ de Cataluña, Sala de lo contencioso administrativo, n.º 745/2024, de 6 de marzo, ROJ: STSJ CAT 1795/2024 - ECLI:ES:TSJCAT:2024:1795.
- SAP de Madrid, Sección 21ª, n.º 278/2024, de 1 de julio, ROJ: SAP M 10245/2024 - ECLI:ES:APM:2024:10245.
- SAP de Madrid, Sección 21ª, n.º 278/2024, de 1 de julio, ROJ: SAP M 10245/2024 - ECLI:ES:APM:2024:10245.
- SJPI n.º 3, de Burgos, n.º 290/2024, de 24 de junio, ROJ: SJPI 393/2024 - ECLI:ES:JPI:2024:39.
- SJP1 n.º 4, de Castellón de la plana, n.º 288/2024, de 2 de septiembre de 2024.
- SAP de Madrid, Sección 3ª, n.º 353/2024, de 7 de junio, ROJ: SAP M 8311/2024 - ECLI:ES:APM:2024:8311.
- SAP de Valladolid, Sección 2ª, n.º 134/2024, de 15 de mayo, ROJ: SAP VA 1050/2024 - ECLI:ES:APVA:2024:1050.
- SAP de Barcelona, Sección 2ª, n.º 273/2024, de 27 de marzo, ROJ: SAP B 4782/2024 - ECLI:ES:APB:2024:4782.
- SAP de Barcelona, Sección 5ª, n.º 206/2024, de 18 de marzo, ROJ: SAP B 3851/2024 - ECLI:ES:APB:2024:3851.
- SAP de Toledo, Sección 2ª, n.º 42/2024, de 13 de marzo, ROJ: SAP TO 207/2024 - ECLI:ES:APTO:2024:207.

- SAP de Barcelona, Sección 21ª, nº 92/2024, de 7 de marzo, ROJ: SAP B 5936/2024 - ECLI:ES:APB:2024:5936.
- SAP de Barcelona, Sección 5ª, nº 84/2024, de 26 de enero, ROJ: SAP B 2279/2024 - ECLI:ES:APB:2024:2279.