

## Responsabilidad por Daños Causados Por Patinetes Eléctricos

**María Remedios (Maren) García-Valle Pérez**  
Abogada

### SUMARIO

#### I.- INTRODUCCIÓN

#### II.- MARCO NORMATIVO

1. Normativa Europea
2. Derecho Comparado
3. Normativa Estatal Y Municipal

#### III.- SUJETOS RESPONSABLES Y RÉGIMENES DE RESPONSABILIDAD

1. Régimen de responsabilidad civil
  - 1.1. Responsabilidad del usuario y/o propietario del patinete eléctrico
  - 1.2. Responsabilidad de la empresa de alquiler del patinete eléctrico
  - 1.3. Responsabilidad del conductor o propietario del vehículo a motor
2. Responsabilidad del vendedor del patinete eléctrico defectuoso (derecho de consumidores y usuarios)
3. Régimen de responsabilidad penal
  - 3.1. Responsabilidad del usuario del patinete eléctrico
  - 3.2. Responsabilidad del usuario del patinete eléctrico trucado
  - 3.3. Responsabilidad del menor usuario del patinete eléctrico

#### IV.-POSTURA DE LAS ASEGURADORAS

#### V.- TRATAMIENTO JURISPRUDENCIAL

1. Casos Causados Por Menores
2. Casos Con Patinete Eléctrico Asegurado
3. Casos Con Patinete Eléctrico De Alquiler
4. Casos Con Responsabilidades Penales
5. Casos Con Responsabilidades Administrativas

#### VI.- CONCLUSIONES

#### VII.- BIBLIOGRAFÍA

## I.- INTRODUCCIÓN

Durante los últimos años, en nuestras ciudades está proliferando el uso de los patinetes eléctricos al ser una solución económica, ecológica y rápida para la movilidad. Por esta razón, los conductores de vehículos a motor y las personas que todavía no son conductores, por no tener la edad precisa y/o no disponer de los medios económicos necesarios, están optando por esta alternativa para sus desplazamientos.

Entre las preguntas que nos podemos plantear en relación a los patinetes eléctricos, como nuevos actores urbanos de la circulación, vamos a intentar responder a las siguientes:

¿Cómo está regulado en nuestro ordenamiento jurídico el patinete eléctrico? Cuando se produce un accidente en el que está involucrado un patinete

eléctrico, ¿quién es responsable y cuál es el régimen de responsabilidad aplicable, y cómo afecta el hecho de que el patinete eléctrico esté trucado?

¿Los usuarios de patinetes eléctricos están preparados para asumir las consecuencias de su utilización?

¿Cómo tratan los jueces en los accidentes a estos nuevos actores urbanos?

En España, quién maneja un patinete eléctrico se expone, además de al riesgo físico que la propia conducción implica, a tener que asumir responsabilidades que, probablemente, no esté listo para afrontar al no estar asegurado o no estarlo adecuadamente de cara a responder de los daños que el uso del patinete eléctrico pueda causar.

La atención médica, ya sea pública o vía seguro privado, cubrirá el gasto que el usuario del patinete eléctrico sufra como consecuencia de un accidente en el que resulte herido. Sin embargo, la situación es menos clara si quién maneja un patinete eléctrico golpea y/o lesiona a un peatón, daña la propiedad de un tercero, causa o interviene un accidente automovilístico.

## II.- MARCO NORMATIVO

Con la irrupción de los patinetes eléctricos en la circulación de las ciudades ha ocurrido como otras muchas veces le ocurre al Derecho: primero ha surgido un nuevo fenómeno con

un gran éxito, y, posteriormente, a raíz de los riegos y problemas derivados del mismo, los usuarios y los operadores jurídicos han advertido la necesidad de su reglamentación. De esta forma, poco a poco, se ha empezado a regular esta nueva realidad a nivel europeo, estatal y local.

El hecho de que el patinete eléctrico sea un tipo de vehículo que no necesita ninguna autorización para su uso ha dado pie a que sus usuarios, en especial los menores de edad, puedan sufrir una posible falta de información del marco legislativo aplicable a los daños causados por su utilización.

Todas nuestras autoridades, las europeas, estatales y/o municipales, han dedicado pocos recursos para que los usuarios de los patinetes eléctricos tengan acceso a las normas que les vinculan cuando los utilizan y estén informados de que las normas que les aplican pueden variar según la correspondiente legislación territorial. Por ejemplo, un largo trayecto en patinete eléctrico en Madrid incluirá zonas con normativas diferentes, al ser las ordenanzas municipales las que regulan en último término lo que está permitido y restringido en la circulación con patinetes eléctricos por sus calles.

También las características técnicas del patinete utilizado determinarán que le sea aplicable uno u otro régimen jurídico.

### 1. NORMATIVA EUROPEA

La normativa europea, que forma parte de nuestro ordenamiento jurídico, es la encargada de la vigilancia del mercado de fabricación, homologación y comercialización de toda clase de vehículos que circulan por el territorio europeo, adaptándola cada Estado miembro en su normativa estatal. La Unión Europea establece el marco normativo para la existencia de vehículos y los Estados miembros lo tienen en cuenta para regular las características de sus vehículos y sus condiciones de uso.

Se ha regulado de forma estricta en la Unión Europea la comercialización de los vehículos de movilidad personal (en adelante, "VMP"), entre los que se incluyen los patinetes eléctricos. Esto ha sido necesario para intentar evitar el auge de los accidentes causados por los fallos de fabricación de los VMP, ya que su fabricación ha experimentado un crecimiento exponencial por el incremento del uso, en especial de los patinetes eléctricos, como

alternativa de transporte ecológica y barata en nuestras ciudades.

El marco jurídico europeo de los patinetes eléctricos, como VMP, está incluido en el Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (en adelante, el “Reglamento UE 168/2013”)<sup>1</sup>.

Esta norma, de aplicación directa en nuestro ordenamiento jurídico, surge de la necesidad de regular las nuevas tipologías y clases de vehículos que desde el año 2010 se empezaron a fabricar como, por ejemplo, los vehículos ligeros eléctricos. De este Reglamento UE 168/2013 emana la posibilidad de la consideración jurídica de los VMP como vehículos pero sin tratarlos como vehículos a motor. Una vez que este nuevo tipo de vehículos están incorporados a la circulación vial, en este Reglamento UE 168/2013 se les da cabida, no porque se los regule expresamente,

sino que su texto admite su encaje en los márgenes establecidos por el mismo, ya que al fijar su ámbito de aplicación (patinetes con asiento, ciclo de motor, ciclomotores de dos ruedas etc..) los excluyó en su artículo 2.2:

*“i) a los vehículos auto-equilibrados” (La negrita de énfasis es nuestra) y*

*“j) a los vehículos que carecen de una plaza de asiento como mínimo”. (La negrita de énfasis es nuestra)*

De manera que el primer requisito para ser considerado un VMP es encontrarse en una de estas exenciones, ya que, de cumplir con las mismas, estos vehículos no podrán ser catalogados como vehículos ligeros sujetos al Reglamento UE 168/2013.

Los VMP se tendrán que regir por sus

<sup>1</sup> DOUE núm. 60, de 2-03-2013

<sup>2</sup> MORELL ALDANA, LC “Vehículos de movilidad personal: un comentario de urgencia a su última regulación transitoria” Diario La Ley Nº 9547 (2020), nos explica que no hay que confundir el Reglamento (UE) 168/2013 con el proyecto del Parlamento europeo Nº. 2017/01017 (Vehículos ligeros motorizados no aprobados para el transporte de personas y mercancías e instalaciones relacionadas. Vehículos eléctricos ligeros personales -PLEV. Requisitos de seguridad y métodos de ensayo) en el que se catalogan los VMP en cuatro categorías distintas.

propios reglamentos, sin perjuicio de las leyes que cada Estado miembro establezca para ellos y, por el momento, no se ha regulado la exigencia de un seguro obligatorio para este tipo de vehículos, por lo que se ha dejado libertad a los Estados miembros en este punto tan importante.

Los patinetes eléctricos, al ser VMP, no podrán tener las características propias de los vehículos ligeros para evitar ser equiparados legalmente a estos, porque de resultar clasificado como vehículo ligero de los regulados en el Reglamento UE 168/2013 estará condicionado a la obtención de permisos o licencias administrativos para la circulación (junto con su matriculación) y para su conducción.

Los VMP para ser comercializados deben cumplir con los requisitos de las siguientes directivas sobre mercado CE:

a) La Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006. Esta Directiva es la relativa a las máquinas y modifica la Directiva 95/16/CE (refundición). Se transpone por el Real Decreto 1644/2008, de 10 de octubre<sup>4</sup>. Por medio del mismo se establecen las normas para la comercialización y puesta en servicio de las máquinas.

b) La Directiva 2011/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2011. Trata las restricciones a la utilización de determinadas sustancias peligrosas en aparatos eléctricos y electrónicos, que se transpone en España por el Real Decreto 219/2013, de 22 de marzo<sup>6</sup>.

c) La Directiva 2014/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014<sup>7</sup>. Regula la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de compatibilidad electromagnética (refundición), que se transpone por el Real Decreto 186/2016, de 6 de mayo<sup>8</sup>. Por medio del que se regula la compatibilidad electromagnética de los equipos eléctricos y electrónicos.

<sup>3</sup> DOUE núm. 157, de 9-06-2006

<sup>4</sup> BOE núm. 246, de 11-10-2008

<sup>5</sup> DOUE núm. 174, de 1-06-2011

<sup>6</sup> BOE núm. 71, de 23-03-2013

<sup>7</sup> DOUE núm. 96, de 29-03-2014

<sup>8</sup> BOE núm. 113, de 10-05-2016

## 2. DERECHO COMPARADO

¿Qué han hecho otros países de nuestro entorno ante esta nueva realidad de los patinetes eléctricos?

Los Estados miembros de la Unión Europea tienen diversos planteamientos para la regulación de los patinetes eléctricos, tratándolos algunos como vehículos a motor, otros sólo como vehículos y otros equiparándolos a bicicletas<sup>9</sup>. Esto implica que algunos países, los menos, exijan un seguro obligatorio para usar los patinetes eléctricos, como sucede por ejemplo en Francia, Alemania, Holanda y Bélgica.

En lo que coincide la mayoría de los miembros de la Unión Europea es en establecer un límite de velocidad máxima que pueden alcanzar los patinetes eléctricos, siendo lo habitual que este límite sea 20 km/h o 25 km/h. Vamos a indicar a continuación, a modo de ejemplo, lo más destacable de algunas de estas regulaciones europeas:

<sup>9</sup> SOKOLOWSKI MM, "Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union: A Ride to the Micromobility Directive", en *European Energy and Environmental Law Review* (2020).

∅ En Alemania los patinetes eléctricos tienen su propia ley<sup>10</sup>. Se les considera vehículos eléctricos ligeros personales en los que sólo puede ir una persona y se exige un seguro obligatorio al considerarlos vehículos a motor, pero no es necesaria licencia para su conducción ni casco para su uso. Se establece la edad mínima para su conducción en 14 años. Se permite su circulación por todas las vías urbanas, incluyendo vías 50 y vías ciclistas. Está prohibido su uso en aceras incluso con el motor apagado. Está prohibido conducir un VMP que no tenga limitada su velocidad a 20 km/h. Se aparcen en los lugares habilitados para las bicicletas.

∅ En Bélgica se reconoce a los patinetes eléctricos como dispositivos móviles en su normativa<sup>11</sup>. Se les equipara a bicicletas en cuanto al uso de las vías, exigiendo seguro obligatorio cuando los patinetes eléctricos alcancen los 18 km/h, pero sin ser precisa la licencia de conducción. La edad mínima para usarlos son 18 años y la velocidad máxima del patinete eléctrico es 25 km/h. No es obligatorio usar casco. Se pueden aparcar en las zonas

<sup>10</sup> "Regulation of 6 June 2019 of Federal Ministry of Transport on the use of personal light electric vehicles on the road"

<sup>11</sup> "Traffic Code of 1975"



habilitadas para las bicicletas.

∅ En Dinamarca los patinetes eléctricos han sido equiparados a bicicletas por la ley<sup>12</sup>. Les aplican las mismas reglas de circulación que a las bicicletas, no siendo preciso ni seguro obligatorio ni obtener licencia para su conducción. Está prohibido su uso por las aceras y conducirlos si no tiene la velocidad limitada a 20 km/h. La edad mínima para usarlos es 15 años y si el conductor es un menor debe ir acompañado en otro patinete eléctrico independiente.

∅ En Finlandia los patinetes eléctricos pertenecen a la categoría de vehículos eléctricos ligeros de acuerdo con su normativa<sup>13</sup>. Se equiparán a las bicicletas a efectos de circulación y no es preciso para su uso ni seguro obligatorio ni licencia de circulación. La velocidad máxima de los mismos es de 25 km/h. Si la velocidad del patinete eléctrico es menor a 15 km/h no está sujeta a dicha normativa al ser tratados dichos vehículo como dispositivos de ayuda al peatón.

∅ En Francia los patinetes eléctricos son considerados vehículos a motor por la ley aplicable<sup>14</sup>. Se exige para su uso seguro obligatorio, pero no requieren licencia de conducción ni casco. Está prohibido conducir un patinete eléctrico que no tenga limitada su velocidad a 25 km/h y localmente se puede reducir esta velocidad, como el caso de París, donde el límite es 20 km/h para los patinetes alquiler. Se pueden usar a partir de los 12 años de edad, se circula con ellos por las vías ciclistas y, de no existir, está permitido usarlos por todas las vías urbanas, habilitando espacios específicos para su aparcamiento y también siendo posible su aparcamiento en el lugar destinado a las bicicletas. No es obligatorio el uso de casco.

∅ En Holanda existe una normativa obligatoria para los patinetes eléctricos<sup>15</sup>. Se ha restringido el uso de los patinetes eléctricos a ciertos modelos, siendo obligatorio tener

seguro y registro de placa azul, estableciendo un límite de velocidad máxima de 25 km/h y de edad para usarlos de 16 años, y el uso de casco no es obligatorio. Pueden circular por todas las vías públicas, pero en Ámsterdam se ha prohibido circular por vías ciclistas.

∅ En Italia hasta 2019 no había normativa específica a nivel nacional, siendo la ley aprobada a tal efecto a mitad de dicho año<sup>16</sup>. Se han equiparado los patinetes eléctricos a las bicicletas, por lo que no es obligatorio tener seguro, ni licencia de conducción y se puede llevar a una persona menor de 8 años de edad. La velocidad máxima permitida es de 25 km/h, permitiendo circular por las aceras con ellos con una velocidad de hasta 6 km/h y la edad mínima para conducirlos es 14 años. La circulación está permitida por todas las vías urbanas, incluyendo vías 50 y vías ciclistas.

∅ En Portugal no existe normativa específica para regular el uso de los patinetes eléctricos y se les aplica la normativa para las bicicletas<sup>17</sup>. Hay una equiparación total de los patinetes eléctricos a las bicicletas, por lo que no tienen regulación específica y se les aplica toda la normativa de bicicletas, no siendo, por tanto, preciso ni el seguro obligatorio ni licencia de circulación para su uso.

∅ En Suecia<sup>18</sup>, cumpliendo los patinetes eléctricos unos mínimos técnicos se equiparán a bicicletas, estando prohibido usarlos en aceras a más velocidad de las personas que caminan. Está prohibido conducirlos si no tienen la velocidad limitada a 20 km/h y es obligatorio el uso de casco para menores de 15 años.

Con estos pocos ejemplos de regulaciones tan dispares, vemos que es preciso que los Estados miembros de la Unión Europea alcancen, en cuanto sea posible, un acuerdo para la armonización de sus normativas para los patinetes eléctricos, ya que, dado el auge de su utilización y las consecuencias del mismo, la posibilidad de una "Directiva de Micro movilidad" se hace cada día más necesaria y que, al igual que para la regulación de la responsabilidad civil automovilística, se centren en la regulación de la suscripción de un seguro obligatorio para todo usuario de patinete eléctrico.

<sup>12</sup> "Danish Road Safety Council Personal Communication of 28 November 2019 and 23 January 2020"

<sup>13</sup> "Finnish Vehicle Act of 2002" y "Ministry of Transport and Communications of Finland, Personal Communication of 31 of July 2020"

<sup>14</sup> "Decree of 23 Oct. 2019" y "Ministry for the Ecological and Inclusive Transition, Personal Communication of 7 December 2019"

<sup>15</sup> "Ministry of Infrastructure and Water Management, Personal Communication 28 Oct 2019 and 28 Jan 2020"

<sup>16</sup> "Decree of 2019 of the Italian Ministry of Transport"

<sup>17</sup> "National Road Safety Authority 2019 Personal Communication 28 Nov 2019"

<sup>18</sup> "Road Traffic Regulation 1998:1276" y "Act 2001:559 on Road Traffic"

Fuera de la Unión Europea, destaca la regulación del Reino Unido y de los

Estados Unidos:

∩ En Reino Unido no hay normativa específica para los patinetes eléctricos y se aplica la general de los vehículos a motor<sup>19</sup>. Al ser considerados los patinetes eléctricos como vehículos a motor para su uso es preciso ser mayor de 16 años, siendo obligatorio tener un seguro y licencia para su conducción.

∩ En Estados Unidos, no existe una legislación uniforme al establecer cada Estado sus leyes en relación al uso de los patinetes eléctricos<sup>20</sup>. No obstante lo anterior, existen regulaciones que se repiten en muchos de los Estados como que los patinetes eléctricos pueden usarse por todas las calzadas, que se permite su uso por las aceras, que no es obligatorio el uso de casco, que la edad mínima para usarlos es de 16 años y que la velocidad máxima permitida es entre 20 mph (32,19 km/h) y 30 mph (48,28 km/h). La exigencia de seguro obligatorio para los usuarios de los patinetes eléctricos y de licencia para su conducción depende de cada Estado.

Cuando en Estados Unidos ocurre un accidente en patinete eléctrico se centran en un análisis de la negligencia, analizándose especialmente dónde se pueden usar los patinetes eléctricos según cada normativa estatal (aceras, calles, carriles para bicicletas, etc.) en la medida en que exista una ley que prohíba su uso en un determinado lugar. Si en relación a la conducción de un patinete eléctrico se infringe una ley (por ejemplo, de circulación) y se causa daño a alguien, entonces se aplica la “*negligencia per se*”, es decir, se presume que el usuario del patinete eléctrico tiene la culpa, en base al deber de cuidado, a no ser que dicho usuario pruebe que puede aplicarse una excepción para que no se le considere negligente. Las excepciones incluyen los supuestos en que la ley aplicable no es clara, que el usuario del patinete eléctrico actuó con un cuidado razonable para intentar cumplir con la ley o que el incumplimiento de la ley resulta en menor daño que si hubiese cumplido la ley.

<sup>19</sup>Road Traffic Act 1998” y “Highway act 1835”

<sup>20</sup> HEINSELMAN ZM, MILDER EB, WEINER LS “*Scotter Wars: Local Approaches to Regulating Shared Mobility Devices*” en *League of California Cities 2019 Spring Conference* (2019)

### 3. NORMATIVA ESTATAL Y MUNICIPAL

El cumplimiento de la referida normativa europea por los VMP salvaguardaba la observancia de ciertos requisitos para su comercialización, pero faltaba una regulación en relación a la circulación de estos nuevos vehículos.

En España, ante este vacío legal y unos nuevos elementos en la circulación vial, la primera respuesta vino de la mano de la Dirección General de Tráfico (en adelante, “*DGT*”). Mientras se preparaba la modificación de nuestra normativa de vehículos para dar cabida a estos nuevos actores urbanos, la DGT reguló esta materia a través de Instrucciones transitorias para tratar de fijar los criterios sobre la adecuación a la normativa de tráfico<sup>21</sup>.

La primera de estas instrucciones fue la Instrucción 16/V-124 Asunto: Vehículos de movilidad personal (VMP), de la DGT, de 3 de noviembre de 2016 (en adelante, la “*Instrucción 16/V-124*”)<sup>22</sup>

Se explicaba en esta Instrucción que para establecer las normas de tráfico urbano se diferenciaba entre los peatones, a los que se les asignaba el uso de aceras, y los vehículos a motor, a los que se les asignaba el uso de las calzadas, y que las nuevas tecnologías habían dado lugar a nuevos vehículos, como soluciones de movilidad urbana, surgiendo la necesidad de compartir los citados espacios urbanos con estos nuevos elementos, los peatones y los vehículos a motor.

La Instrucción 16/V-124 definió a los VMP como vehículos (pero sin ser definidos como vehículos a motor) capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que, por su construcción, podían exceder de las características de los ciclos y estar dotados

<sup>21</sup> HERNÁNDEZ-CARRILLO FUENTES, JM “¿Circular en un patinete eléctrico sin permiso o licencia de conducción es constitutivo de delito?”, en AAVV, *Sobre Responsabilidad civil y seguro Homenaje a Mariano Medina Crespo*, Ed. Sepín (2020) puntualiza que estas Instrucciones de la DGT no son norma jurídica, que cambie el ordenamiento jurídico preexistente a ellas según lo ya tratado tanto por el Tribunal Constitucional (sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Constitucional de 19 de febrero de 1986 (26/1986) como por el Tribunal Supremo (sentencias de la Sala 3ª de 30 de julio de 1996, de 10 de febrero de 2001 y de 6 de mayo de 2004). El Tribunal Supremo entiende que las circulares e instrucciones pueden interpretar el Ordenamiento Jurídico, aunque, obviamente, no pueden desarrollarlo, puesto que esto último tan solo corresponde a las normas jurídicas.

<sup>22</sup> Instrucción 16/V-124 sobre VMP

de motor eléctrico, cuyos límites estaban fijados por el Reglamento UE 168/2013. Estos VMP debían cumplir en su diseño, fabricación y comercialización con los requisitos técnicos establecidos en la legislación vigente en materia de seguridad industrial y de seguridad general de productos.

En cuanto al papel de los Ayuntamientos, la Instrucción 16/V-124 puntualizó que eran los encargados de establecer las limitaciones a la circulación de los VMP en las vías urbanas, dependiendo de los criterios que considerasen relevantes, como la velocidad. Por ello, las nuevas regulaciones se comenzaron a instrumentar por los municipios según el artículo 7 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 (en adelante, "LTSV")<sup>23</sup>.

La Instrucción 16/V-124 aclaró dos características de uso de los VMP:

i) al ser vehículos, no podían asimilarse a los peatones, no debiendo usarse ni en aceras ni otros espacios reservados a los peatones, salvo excepciones permitidas por la autoridad municipal correspondiente; siendo asimilados a ciclos y bicicletas, por lo que se les aplicaba la legislación de tráfico, circulación y seguridad vial; y

ii) al no poder ser catalogados como vehículos de motor, eran vehículos cuyo uso se ubicaba en las calzadas, pero no requerían seguro obligatorio, ni permiso o licencia de circulación y conducción.

Debido al retraso en la modificación de la normativa de vehículos para regular los VMP y el incremento del uso de estos vehículos, la DGT publicó en el año 2019 la Instrucción 2019/S-149 TV-108 Asunto: Aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos, de la DGT de 3 de diciembre de 2019 (en adelante, la "*Instrucción 2019/S-149 TV-108*")<sup>24</sup>.

Esta Instrucción 2019/S-149 TV-108 adelantaba la nueva definición de VMP que

<sup>23</sup> BOE núm. 261, de 31-10-2015

<sup>24</sup> Instrucción 2019/S-149 sobre aclaraciones técnicas para denuncias

incluiría nuestra normativa de 2020, definiendo que el VMP es el 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 y que sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de auto- equilibrio.

Establece, por tanto, que los patinetes eléctricos, en su condición de VMP, pueden circular entre 6 y 25 km/h, ya que:

i) si estos vehículos no sobrepasan la velocidad de 6 km/h son considerados juguetes; y

ii) si estos vehículos pueden circular a más de 25 km/h estarán asimilados a ciclomotores, al ser vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos, y, por tanto, sujetos al Reglamento UE 168/2013, por lo que requerirán permiso para circular y conducir, casco y seguro obligatorio.

Según esta regulación de la Instrucción 2019/S-149 TV-108 si un patinete eléctrico circulase a más de 25 km/h y no pudiese estar clasificado dentro del Reglamento UE 168/2013, por haber sido manipulado alterando su velocidad u otras características técnicas, entonces no podrá circular al carecer de la autorización administrativa precisa para ello.

La Instrucción 2019/S-149 TV-108 no considera VMP a los:

a) Vehículos sin sistema de auto-equilibrio y con sillín. b) Vehículos concebidos para competición.

c) Vehículos para personas con movilidad reducida.

d) Vehículos con una tensión de trabajo superior a 100VCC o 240VAC. e) Vehículos incluidos en el ámbito del Reglamento UE 168/2013.

De acuerdo con lo regulado en la Instrucción 2019/S-149 TV-108, los VMP no requieren ni seguro obligatorio, ni permiso de conducción, pero si están sujetos al Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (en adelante, el "*Reglamento General de Circulación*")<sup>25</sup>. Por lo

<sup>25</sup> BOE núm. 306, de 23-12-2003

tanto, los VMP tienen, entre otras, la obligación de someterse a las pruebas de alcohol y drogas (se inmoviliza el VMP si se da positivo) y de utilizar elementos de protección (como cascos) que podrán ser ampliados por normativas municipales.

Esta Instrucción 2019/S-149 TV-108 considera conductor al usuario del VMP que lo maneja a efectos de la normativa de tráfico y, especialmente, en lo que se refiere a comportamientos prohibidos. Al estar los VMP sometidos al Reglamento General de Circulación sus conductores, entre otras prohibiciones aplicables, no pueden:

i) circular por las aceras y zonas peatonales;  
ii) conducir bajo los efectos de alcohol o drogas;  
iii) transportar más de una persona;

iv) conducir por la noche sin alumbrado o prendas/elementos reflectantes;

v) mientras conducen utilizar el móvil o cualquier otro dispositivo, o usar cascos o auriculares conectados a receptores o reproductores de sonido, etc.

Las ordenanzas municipales regularán el uso de otros elementos de protección, según lo indicado en la Instrucción 2019/S-149 TV-108, y podrán regular, entre otros, la exigencia del seguro obligatorio<sup>26</sup>.

En relación a las infracciones cometidas por menores de edad cuando manejan un VMP, la Instrucción 2019/S-149 TV-108 al considerar al VMP un vehículo establece que hay que aplicar el artículo 82.b) de la LTSV respondiendo solidariamente los padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> MORELL ALDANA, LC “Vehículos de movilidad personal: un comentario de urgencia a su última regulación transitoria” Diario La Ley Nº 9547 (2020), explica que tanto en la Instrucción 16/V-124 como en la Instrucción 2019/S-149 TV-108 queda establecido que los VMP no requieren permiso o licencia de circulación y conducción, ni seguro obligatorio que cubra la responsabilidad civil en la que puedan incurrir. Esto se matiza al dejar la puerta abierta a la regulación de los VMP por los Ayuntamientos, ya que estas administraciones locales, en el marco de sus competencias reglamentarias podrán establecer sanciones por en estas cuestiones.

<sup>27</sup> Artículo 82.b LTSV “Cuando la autoría de los hechos cometidos corresponda a un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de la multa impuesta sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden, en razón al incumplimiento de la obligación impuesta a éstos que conlleva un deber de prevenir

A finales del año 2020 se publicó la esperada modificación de nuestra normativa de tráfico, el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre (en adelante, el “RD 970/2020”)<sup>28</sup>., Por medio de esta ley se modifican el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico (en adelante, el “*Reglamento General de Vehículos*”).<sup>29</sup>

Este RD 970/2020 no ha regulado la necesidad de seguro obligatorio para circular con los VMP y, además, ha dispuesto que los VMP queden exceptuados de obtener autorización administrativa para su conducción<sup>30</sup>.

Lo que sí ha hecho el RD 970/2020 es recoger tres puntos claves ya plasmados en la Instrucción 16/V-124 y la Instrucción 2019/S-149 TV-108 de la DGT:

i) El reconocimiento de los VMP como vehículos<sup>31</sup>. Por lo que tienen prohibida la circulación por las aceras y zonas peatonales<sup>32</sup>.

*la infracción administrativa que se impute a los menores”.*

28 BOE núm. 297, de 11-11-2020

29 BOE núm. 22, de 26-01-1999

<sup>30</sup> GARCÍA GARNICA, MC y ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA, R, “Régimen Jurídico y presupuestos de la responsabilidad civil automovilística”, en AAVV, *Responsabilidad civil y valoración de los daños causados a las personas en accidentes de circulación*, Ed. Atelier (2021) destacan que los VMP quedan exceptuados de obtener la autorización administrativa exigida con carácter general para la circulación de los vehículos y dirigida a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijan reglamentariamente, en especial, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 22.bis (Vehículos de movilidad personal) del Reglamento General de Vehículos “1. Los vehículos de movilidad personal quedan exceptuados de obtener la autorización administrativa a la que hace referencia el apartado 1 del artículo 1.”

<sup>31</sup> MARTINEZ NIETO, A “Nuevos límites de velocidad en el medio urbano y normas de control de la movilidad en patinetes” Tráfico y seguridad vial Nº256 (2020) destaca que el RD 970/2020 da un paso normativo importante al definir como vehículos a los nuevos medios de movilidad personal, ya que el otorgarles la naturaleza de vehículos acarrea otras dos consecuencias legales: se prohíbe su circulación por el territorio reservado a los peatones y se incrementa el rigor documental para estos vehículos.

<sup>32</sup> MAGRO SERVET, V “Los patinetes eléctricos en la búsqueda de su ubicación legal ¿Qué son realmente?” Tráfico y seguridad vial Nº257 (2021) nos indica que la Exposición de Motivos del Real Decreto 970/2020 señala que, al definir los patinetes eléctricos como vehículos, tienen prohibi-

ii) El carácter urbano de los VMP, prohibiendo el uso de los VMP en travesías, vías interurbanas, autopistas, autovías y túneles urbanos, modificando para ello el artículo 38 del Reglamento General de Circulación con un nuevo apartado 4<sup>33</sup>.

iii) La definición completa de los VMP, en el apartado A “Definiciones” del Anexo II del Reglamento General de Vehículos, excluyendo expresamente de la definición de vehículo a motor a los VMP<sup>34</sup>. Además, entre otros conceptos, incorporando la definición de “vehículo de movilidad personal”<sup>35</sup>. La misma fue adelantada por la Instrucción 2019/S-149 TV-108. Esta definición se tendrá en cuenta para la posible comunicación de las entidades locales de la existencia de los VMP al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico<sup>36</sup>.

---

da su circulación por las aceras y por las zonas peatonales, como cualquier otro vehículo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 121.5 del Reglamento General de Circulación. En opinión de este autor, se aclara y se concreta esta prohibición de usar las aceras, que era el punto más conflictivo.

33 Artículo 38.4 del Reglamento General de Circulación: “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 Anexo II del Reglamento General de Vehículos “Definiciones”: “Vehículo a motor: Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías, los vehículos para personas de movilidad reducida, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal.”

35 Anexo II del Reglamento General de Vehículos “Definiciones”: “Vehículo de movilidad personal: 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 auto-equilibrio. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de auto-equilibrio y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 enero de 2013.”

36 MORELL ALDANA, LC “A vueltas con los vehículos de movilidad personal: examen del RD 970/2020, de 10 de noviembre” Diario La Ley N° 9742 (2020) donde trata que el RD 970/2020 deja la puerta abierta al registro de los VMP, al delimitar en su Disposición adicional única que “Las entidades locales podrán comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, los vehículos de movilidad persona y bicicletas de pedales con pedaleo asistido registrados en sus municipios, de acuerdo con lo que determine el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico”. Aclara esta autora que el registro se presenta como potestativo para las entidades locales, si

El RD 970/2020, mediante la modificación del Reglamento General de Vehículos incorpora a su artículo 3 nuevos párrafos j) y k)<sup>37</sup> y su nuevo artículo 22 bis apartado 2 sobre vehículos de movilidad personal, ha regulado como novedad la obligación de los VMP de obtener un certificado para la circulación, acreditando que cada VMP cumple con los requisitos técnicos conforme a la normativa nacional e internacional<sup>38</sup>. Este certificado será expedido por un tercero competente designado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico. La solicitud de dicho certificado será realizada por los fabricantes, importadores o sus representantes en España.

Los mencionados requisitos técnicos se establecerán en el manual de características de los VMP<sup>39</sup>. Este manual será elaborado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y será actualizado cuando se modifique la correspondiente normativa nacional e internacional o cuando aparezcan nuevas

---

bien considera que es posible que se generalice, ya que sería la única forma de controlar que los VMP que circulan por el espacio urbano en cuestión, lo hacen con certificado reglamentario en vigor y siendo perfectamente identificables.

37 Artículo 3 del Reglamento General de Vehículos “j) Certificado para la circulación. 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. k) Manual de características técnicas de los vehículos de movilidad personal. 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.”

38

Nuevo Artículo 22 bis (Vehículos de movilidad personal) del Reglamento General de Vehículos “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.”

39 Nuevo Artículo 22 bis (Vehículos de movilidad personal) del Reglamento General de Vehículos “3. El manual de características de los vehículos de movilidad personal se aprobará por Resolución del Director General de Tráfico”.

formas de movilidad<sup>40</sup>. Parece posible que en su elaboración participe la DGT y quién la DGT crea conveniente para ello (probablemente el Ministerio de Industria, las empresas de certificación, los fabricantes de estos vehículos, etc).

En dicho manual se recogerán además de los requisitos técnicos que los VMP deben cumplir para su puesta en circulación, la clasificación de los mismos, los procesos de ensayo para su certificación y los mecanismos que se utilizarán para su identificación.

Tras la publicación del citado manual de características de los VMP en el BOE y en web de la DGT empezará la cuenta atrás de dos años para que todo VMP tenga su certificado para circulación<sup>41</sup>. Esto se debe a que dicho manual hará las veces de ficha técnica, por lo que sólo lo obtendrán los vehículos que cumplan con los requisitos establecidos para la categoría de VMP. De esta forma, los VMP obtendrán la certificación para la circulación al ser una empresa autorizada por la administración correspondiente la que certificará que un modelo de vehículo de este tipo cumple los requisitos técnicos establecidos. El resto de los vehículos que se encuadren en el

Reglamento UE 168/2013 deberán obtener una homologación, es decir, la aprobación de un modelo para la circulación por parte de un organismo oficial (por ejemplo, el Ministerio de Industria), y al estar homologados tendrán que estar matriculados.

Se supone que los VMP que se vendan una vez publicado el referido manual de características, ya podrían llevar incorporado este certificado para la circulación que podrían gestionar los fabricantes, importadores o sus

representantes, pero el RD 970/2020 no lo ha regulado<sup>42</sup>.

¿Pero qué pasará con los VMP que ya se han vendido o se venderán en este periodo transitorio; cómo se regularizarán? Como en la actualidad las únicas empresas capaces de certificar mediante ensayos técnicos las características de un vehículo son las ITVs, al estar encargadas de la inspección técnica de los vehículos, es posible que, en el futuro, los propietarios de los VMP adquiridos antes de la publicación del manual de características técnicas tengan que obtener en las ITVs dicho certificado para la circulación.

Como hemos visto, a nivel estatal todavía están sin regular cuestiones muy importantes como la conveniencia de exigir un seguro obligatorio para la circulación en patinetes eléctricos, la edad mínima exigible para conducirlos o la obligación de llevar casco. Mientras se procede a rellenar estas lagunas, se están regulando a nivel municipal<sup>43</sup>. Así, por ejemplo, Barcelona, Castellón, Valencia, Palencia, Benidorm, Pozuelo de Alarcón y

Mahón son de las pocas ciudades que exigen un seguro obligatorio para circular en patinetes eléctricos en sus ordenanzas municipales<sup>44</sup>.

40 MORELL ALDANA, LC "A vueltas con los vehículos de movilidad personal: examen del RD 970/2020, de 10 de noviembre" Diario La Ley Nº 9742 (2020) en relación al manual de características técnicas de los VMP puntualiza que, la ambigua definición introducida por el RD 970/2020, ha hecho redoblar las críticas entre los diversos sectores de usuarios de VMP. La elaboración unilateral de este manual por parte de Jefatura central de tráfico suscita recelos, ya que dependerá del mismo la obtención del necesario certificado.

41 MORELL ALDANA, LC "A vueltas con los vehículos de movilidad personal: examen del RD 970/2020, de 10 de noviembre" Diario La Ley Nº 9742 (2020) concluye esta autora que el manual de características técnicas de los VMP va a ser elaborado por un organismo no tan autónomo como se pretende, con lo que quizás no se cuente con la voz de expertos en la materia, resaltando que se ha establecido en el RD 970/2020 un plazo *sine die* para su confección.

42 MORELL ALDANA, LC "A vueltas con los vehículos de movilidad personal: examen del RD 970/2020, de 10 de noviembre" Diario La Ley Nº 9742 (2020) resalta esta autora en relación al manual de características técnicas de los VMP que en el RD 970/2020 no se ha establecido de forma clara si todos los fabricantes e importadores serán capacitados como autoridades certificadoras del VMP, si el certificado deberá aportarlo el usuario o el VMP o si el certificado será exigible a futuro o también a todos los VMP que ya están circulando por las ciudades españolas.

43 ROMERO ADAME C, CANTERO BAYÓN M y SASTRE GONZÁLEZ J "La regulación del los Patinetes Eléctricos" Tráfico y seguridad vial Nº238 (2019), estos autores ya indicaron en 2019 que la regulación de los VMP recaía sobre los Ayuntamientos resultando los responsables de fijar su funcionamiento y circulación mediante Ordenanzas Municipales, puntualizando que se trata de un arma de doble filo, al contar con la ventaja de adaptar el uso de los VMP a las particularidades de cada ciudad, pero provocando que cada población cuente con normas diferentes, lo que es contraproducente si un usuario de VMP los usa en distintas ciudades.

44 La Modificación de la Ordenanza de circulación de peatones y vehículos de Barcelona de 30-04-2021.

La Ordenanza de Movilidad Sostenible de Castellón de 06-09-2021.

Y ello, al amparo de lo dispuesto en el artículo 745 de la LTSV (“Competencias de los municipios”), conforme al cual a los municipios les corresponde, entre otras, la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina 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.

¿Qué dicen las ordenanzas de nuestros municipios sobre los patinetes eléctricos, entendidos como VMP?

Lo habitual en las ordenanzas municipales hasta la entrada en vigor del RD 970/2020 fue equiparar los patinetes eléctricos a bicicletas exigiendo su circulación por la calzada, carriles bici, vías o zonas destinadas a tal efecto y que se fijase la velocidad a la que podían circular los patinetes eléctricos, entre 5 y 10 Km/h en muchas de ellas.

---

La Ordenanza de Movilidad de Valencia de 17-05-2019.

La Modificación de la Ordenanza de Tráfico de Palencia de 05-02-2020

La Modificación de la Ordenanza Municipal N°1 de Movilidad de los VMP de Benidorm de 20-08-2019

La Modificación de la Ordenanza Municipal de Movilidad y Tráfico de Pozuelo de Alarcón de 09-01-2018

La Ordenanza de VMP de Mahón de 09-03-2021

45Artículo 7 LTSV: “Corresponde a los municipios: 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, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social. c) La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor....”

Tras el RD 970/2020, la ordenanzas municipales se están adaptando a la nueva regulación, por lo que, a modo de ejemplo, vamos a referirnos a cómo se han ajustado las de Madrid y Barcelona.

En Madrid, en mayo de 2021, se ha aprobado el anteproyecto de modificación de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de la

ciudad de Madrid de 5 de octubre de 2018<sup>46</sup> (en adelante, la “OMS”), cuya Memoria Inicial indica la necesidad de dar respuesta a los cambios provocados por la continua evolución de la técnica y de la tecnológica en el ámbito de la movilidad y adaptar la normativa municipal a los cambios operados por la normativa comunitaria y estatal en materia de circulación, vehículos y conductores. La OMS, si se aprueba, incluirá en su Libro II (Modos de Transporte y vehículos) un Título Tercero (Los Vehículos) con un Capítulo III específico para los VMP, incluyendo a los patinetes eléctricos como vehículos tipo A o B, según su tamaño. Esta nueva regulación no obligará a contratar un seguro para circular en patinete eléctrico, pero sí mantendrá lo ya regulado por la OMS,

es decir, que está prohibido circular por aceras y zonas peatonales, que pueden circular por los carriles bici y por la calzada dentro de zonas 30 a un máximo de 25 km/h y que la edad mínima para usarlos en los 15 años. Como novedad obligará a llevar casco a los menores de 18 años y a estacionar los patinetes eléctricos en horquillas o anclajes específicos para no entorpecer el uso de las aceras por los peatones.

Barcelona aprobó en el mes de abril de 2021 una regulación para los VMP a través de la modificación de la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos de 27 de noviembre de 1999 ya cambiada en 2017 (en adelante, la “OCVV”). Estos cambios a la OCVV establecen cuales son los espacios por los que pueden circular los VMP, entre ellos los patinetes eléctricos, regulando la edad permitida para conducir estos vehículos, el seguro obligatorio de cobertura de responsabilidad civil y la obligatoriedad de llevar casco, elementos reflectantes, luces y timbre. También incluyen una clasificación de los VMP donde, entre otros tipos, los Tipo A incluyen VMP de dimensiones más pequeñas, como los patinetes eléctricos pequeños, rueda eléctrica y plataforma eléctrica, y los de Tipo B incluyen VMP

<sup>46</sup> BOCM núm. 253, 23-10-2018

de mayores dimensiones como patinetes eléctricos grandes y segways. Sólo es obligatorio la identificación y registro de los VMP cuando desarrollen una actividad de explotación económica.

Los patinetes eléctricos en Barcelona no pueden circular por las aceras y zonas peatonales. Si pueden circular por los parques y carriles bici a una velocidad máxima de 10 km/h y por la calzada (incluyendo carriles bici parte de la misma) a velocidad entre 20 km/h y 25 km/h. La edad permitida en Barcelona para conducir un patinete eléctrico es un mínimo de 16 años. En relación al uso del casco, la normativa municipal es más restrictiva que la de Madrid ya que los menores de 16 años deberán usar casco para circular con vehículos Tipo B. Además, en Barcelona, los usuarios de vehículos Tipo A deberán usar el casco obligatoriamente si son parte de un servicio de uso público o una actividad comercial, turística o de ocio sin ánimo de lucro. Para el estacionamiento de los VMP, se regula que los vehículos Tipo A y B no se pueden atar en árboles, semáforos, bancos y otros elementos de mobiliario urbano, delante de zonas de carga y descarga o en lugares reservados a otros usuarios o servicios o en las aceras si impiden el paso a los peatones. En cuanto a los elementos reflectantes, luces y timbres se exige para todos los tipos de vehículos la obligación de llevarlos, siendo la única excepción los vehículos de Tipo A.

Tras analizar la normativa existente en España para estos nuevos actores urbanos, concluimos que, en su condición de VMP, los patinetes eléctricos no son considerados vehículos a motor. Esta conclusión afecta directamente al régimen de responsabilidad civil que se aplicará por los daños causados y/o sufridos en un accidente en el que esté involucrado un patinete eléctrico. Si en el accidente interviene un patinete eléctrico y un peatón, el régimen de responsabilidad civil será distinto al aplicable si en dicho accidente participa un vehículo a motor. En este último caso entrará también en juego el régimen de responsabilidad específico establecido por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (en adelante, el "TRLRCSCVM")<sup>47</sup>.

### III.- SUJETOS RESPONSABLES Y REGÍMENES DE RESPONSABILIDAD

47 BOE núm. 267, de 5-11-2004

Para analizar los regímenes de responsabilidad aplicables en un accidente en el que interviene un patinete eléctrico es preciso hacerlo teniendo en cuenta las distintas hipótesis que se pueden plantear:

∅ Si en un accidente el responsable es el usuario y/o propietario del patinete eléctrico, la responsabilidad civil será subjetiva, rigiéndose por lo dispuesto en el Código civil (en adelante, el "CC")<sup>48</sup>. Pero si interviene un vehículo a motor y el responsable es su conductor, la responsabilidad civil se regirá por lo dispuesto en el TRLRCSCVM y, en su virtud, será objetiva para los daños personales con extensión a la correspondiente entidad aseguradora. En el supuesto de que tanto el conductor del vehículo a motor como el usuario y/o propietario del patinete eléctrico compartan la responsabilidad del accidente, habrá que aplicar ambos regímenes según la concurrencia de culpas.

∅ Si el usuario y/o propietario del patinete eléctrico, que interviene o causa un accidente, es un menor de edad, entrará en juego la responsabilidad civil de los progenitores.

∅ Si el accidente se produjo porque el patinete eléctrico tiene un defecto de fabricación, el responsable civil frente al usuario consumidor será el vendedor del patinete eléctrico.

∅ Si quién maneja un patinete eléctrico, ya sea menor con más de catorce años o mayor de edad, en su conducción ha cometido una imprudencia subsumible en alguno de nuestros tipos penales, se aplicará el régimen penal, teniendo en cuenta las circunstancias concretas del accidente, si conducía bajo los efectos de drogas o alcohol o si circulaba a mayor velocidad de la permitida porque el patinete eléctrico estaba trucado convirtiéndolo en un artefacto susceptible de legalizarse.

## 1. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD CIVIL

### 1.1. RESPONSABILIDAD DEL USUARIO Y/O PROPIETARIO DEL PATINETE ELÉCTRICO

No hay regulación específica sobre la responsabilidad civil derivada del uso de VMP en general, ni de los patinetes eléctricos en particular, por lo que cuando un patinete eléctrico es parte de un accidente o lo causa, por ejemplo, el usuario de un patinete eléctrico

48 BOE núm. 206, de 25-07-1889

atropella a un peatón, entra en juego su responsabilidad civil subjetiva extracontractual o Aquiliana<sup>49</sup> al amparo de los artículos 1902 ó 1903 del CC dependiendo de quién sea el usuario del patinete eléctrico, ya que:

a) Aplicaremos el artículo 1902 CC cuando se trate de casos de responsabilidad por hecho propio, porque quien maneja el patinete eléctrico es responsable de sus actos u omisiones respondiendo con su patrimonio por el daño causado<sup>50</sup>.

b) Aplicaremos el artículo 1903 CC cuando se trate de casos de responsabilidad por hecho ajeno, respondiendo otros por los actos u omisiones del usuario del patinete eléctrico, los padres por los hijos bajo su guarda, los tutores por los menores bajo su autoridad y que habiten con ellos, los curadores por la persona a quién prestan apoyo y que convivan con ella, los dueños o directores de empresa por sus empleados, los titulares de centros docentes de enseñanza no superior por sus alumnos menores de edad en los períodos bajo control o vigilancia del profesorado<sup>51</sup>.

Respecto a la descrita responsabilidad por hecho ajeno, es importante resaltar lo regulado en el último párrafo del artículo 1903 CC: *“La responsabilidad de que trata este artículo cesará cuando las personas en él mencionadas prueben que emplearon toda la diligencia de un*

*buen padre de familia para prevenir el daño.”* (La negrita de énfasis es nuestra)

La víctima, en nuestro ejemplo, el peatón que sufre el choque con el patinete eléctrico, podrá ejercer esta acción *“Aquiliana”* contra los padres del usuario del patinete eléctrico si éste fuese menor, a no ser que prueben que fueron diligentes en prevenir el daño.

Para que prospere nuestra acción de responsabilidad civil extracontractual, ya sea un supuesto del artículo 1902 ó 1903 CC, será necesario que concurren los siguientes elementos:

i) Un hecho, acción u omisión, constitutivo de conducta ilícita, imputable al usuario del patinete eléctrico.

ii) La antijuricidad de la mencionada conducta ilícita al incumplir la normativa aplicable.

iii) La culpa o negligencia del usuario del patinete eléctrico.

iv) Un resultado lesivo o daño susceptible de resarcimiento por su causante.

v) La relación causal entre la conducta ilícita y el daño, de forma que el usuario del patinete eléctrico es responsable de indemnizar el daño causado.

Además de reclamar al usuario y/o propietario del patinete eléctrico y los daños y perjuicios sufridos en base los citados artículos 1902 ó 1903 del CC, según sean aplicables, si existe un seguro contratado en relación a dicho patinete eléctrico se podrá demandar igualmente a la entidad aseguradora en base a los artículos 18, 19, 20, 7352 y 76 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro<sup>53</sup> (en adelante, la *“LCS”*), reconociendo este último la acción directa del perjudicado para reclamar a la aseguradora dicha obligación de indemnizar<sup>54</sup>.

52 Artículo 73 LCS: *“Por el seguro de responsabilidad civil el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, a cubrir el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a derecho.”*

53 BOE núm. 250, de 17-10-1980.

54 Artículo 76 LCS *“El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el*

49 Responsabilidad o culpa extracontractual llamada también *“aquiliana”* o *“ex lege Aquilia”* por haber sido introducida por la *“Lex Aquilia”* del siglo III antes de Cristo, que se refiere a los *“damnum iniuria datum”*: los daños causados legalmente.

50 Artículo 1902 CC: *“El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”*

51 Artículo 1903 CC: *“La obligación que impone el artículo anterior es exigible no sólo por los actos u omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quienes se debe responder. Los padres son responsables de los daños causados por los hijos que se encuentren bajo su guarda. Los tutores lo son de los perjuicios causados por los menores que están bajo su autoridad y habitan en su compañía. Los curadores con facultades de representación plena lo son de los perjuicios causados por la persona a quién presten apoyo, siempre que convivan con ella. Lo son igualmente los dueños o directores de un establecimiento o empresa respecto de los perjuicios causados por sus dependientes en el servicio de los ramos en que los tuvieran empleados, o con ocasión de sus funciones. Las personas o entidades que sean titulares de un Centro docente de enseñanza no superior responderán por los daños y perjuicios que causen sus alumnos menores de edad durante los períodos de tiempo en que los mismos se hallen bajo el control o vigilancia del profesorado del Centro, desarrollando actividades escolares o extraescolares y complementarias.”*

## 1.2. RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA DE ALQUILER DEL PATINETE ELÉCTRICO

Cuando se produce un accidente con un patinete eléctrico alquilado, se podrá interponer una reclamación contra la empresa que lo ha alquilado y/o contra su aseguradora si el estado del VMP alquilado hubiera contribuido a causar el accidente.

En este caso, estaremos ante una responsabilidad contractual al haber contratado el servicio de alquiler, respondiendo de los daños personales y/o materiales la empresa de alquiler y/o su aseguradora si resultan responsables del accidente. Para instrumentar esta responsabilidad contractual, entre otros, será de aplicación el artículo 1.101 CC<sup>55</sup>. La obligación principal de una empresa de alquiler de patinetes eléctricos es el velar por el buen estado del objeto alquilado, por lo que no podrá alquilar patinetes eléctricos que sufran algún tipo de daño y/o no sirvan para la circulación.

En relación con la posible responsabilidad de la empresa que alquila los patinetes eléctricos, hay que tener presente que nuestro Tribunal Supremo declaró en:

a) STS de 14 de marzo de 2011, que la doctrina del riesgo no elimina la necesidad de acreditar la existencia de una acción u omisión culpable a la que se pueda causalmente imputar el resultado lesivo, sin perjuicio de que, para apreciar la concurrencia del elemento subjetivo, deba de tenerse en cuenta que un riesgo mayor conlleva un deber de previsión mayor por parte de quien lo crea o aumenta; y

b) STS de 24 septiembre de 2009 que el artículo 1903 CC “no puede aplicarse en

---

*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.”*

55 Artículo 1.101 CC: “Quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren al tenor de aquéllas.”

*este caso porque no concurre ninguno de los requisitos que la misma exige para que surja para el empresario la obligación de responder por hechos ajenos, que consisten en la causación de un daño por un dependiente y que este daño se haya originado “en el servicio de los ramos” en que los dependientes estuvieran empleados o con ocasión de sus funciones. Ello no tiene lugar en la relación arrendaticia porque: a) el arrendatario no es subordinado del arrendador ...”.*

Cuando el patinete eléctrico es alquilado habrá un seguro al que poder reclamar, pues dicho seguro es obligatorio al tener un uso lucrativo el alquiler del patinete eléctrico. Estos seguros pueden cubrir tanto daños a terceros como los que pueda sufrir el conductor del patinete eléctrico usuario del servicio de alquiler.

## 1.3. RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR O PROPIETARIO DEL VEHÍCULO A MOTOR

Cuando un vehículo a motor es participe en un accidente de circulación en el que está involucrado un patinete eléctrico, por ejemplo, cuando el patinete eléctrico es atropellado por el vehículo a motor o hay una colisión entre ambos vehículos, se tendrá que aplicar al conductor del vehículo a motor el régimen de responsabilidad propio de la responsabilidad civil automovilística establecido por el TRLRCSCVM.

De acuerdo con el Artículo 1.1. apartado 1º del TRLRCSCVM (*De la responsabilidad civil*): “**El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación**”. (La negrita de énfasis es nuestra)

Y, en nuestro ejemplo, ¿qué pasa con el usuario del patinete eléctrico; se le puede aplicar este régimen de responsabilidad?

Para poder responder, hay que tener en cuenta que el TRLRCSCVM en su Artículo 1.6 indica que “Reglamentariamente, se definirán los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación, a los efectos de esta Ley” y la LTSV ha definido en su Anexo I apartado 6º lo que es un vehículo<sup>56</sup> y en su apartado 12º lo que

---

56 Anexo I apartado 6º LTSV: “Vehículo. Aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2”

es un vehículo a motor<sup>57</sup>.

Se excluyen de dicho ámbito material, entre otros, a los vehículos a motor eléctrico que tengan la consideración de juguetes, siendo éstos definidos por el Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes<sup>58</sup>. De forma que se define juguetes como “...los *productos diseñados o previstos*, exclusivamente o no, para ser utilizados con fines de juego por niños menores de catorce años...”

Con esta regulación y lo establecido en el marco normativo analizado para los VMP (la Instrucción 6/V-14, la Instrucción 2019/S-149 y el RD 970/2020), confirmamos que los patinetes eléctricos son sólo “*vehículos*”, por lo que no se les puede aplicar el citado Artículo 1.1. apartado 1º del TRLRCSCVM, resultando de aplicación al usuario del patinete eléctrico la explicada responsabilidad civil extracontractual del artículo 1902 o del 1903 CC.

En relación con la responsabilidad del conductor del vehículo a motor, en los apartados 2º y 3 del Artículo 1.1. del TRLRCSCVM se contiene la regulación de un doble criterio de imputación objetivo y subjetivo, ya que, para los daños a las personas, la responsabilidad del conductor del vehículo a motor es objetiva<sup>59</sup>, siendo exonerado sólo si se prueba que estos daños fueron debidos a culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, y, para los daños en los bienes, la responsabilidad del conductor del vehículo a motor es subjetiva<sup>60</sup>. Se aplica a estos regímenes de responsabilidad lo señalado para la responsabilidad de las aseguradoras en los artículos correspondientes de la LCS.

57 Anexo I apartado 12º LTSV: “*Vehículo de motor. Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida.*”

58 BOE núm. 209, de 31-08-2011

59 Artículo 1.1. 2 TRLRCSCVM: “*En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.*”

60 Artículo 1.1.3 TRLRCSCVM “*En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley.*”

Por tanto, en cuanto a los sujetos responsables en un accidente de circulación donde esté involucrado un vehículo a motor, la regla general es la responsabilidad civil objetiva del conductor del vehículo a motor para los daños personales en atención al riesgo creado, pero también podrá ser responsable el propietario del vehículo a motor que no sea conductor en los supuestos regulados por el Artículo 1.3. del TRLRCSCVM<sup>61</sup>

De acuerdo con esta regulación, la responsabilidad civil del propietario del vehículo a motor no conductor es subjetiva bajo el paraguas de las relaciones de los artículos 1903 CC y 120.5 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (en adelante, el “CP”)<sup>62</sup>. Esta responsabilidad cesa si prueba que se empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño. No obstante lo anterior, en el apartado 2º del Artículo 1.3 TRLRCSCVM incluye una excepción a este régimen, siendo esta responsabilidad objetiva si dicho propietario no conductor carece de seguro obligatorio para el vehículo a motor<sup>63</sup>.

Es de destacar que el artículo 120.5 CP incluye además la responsabilidad civil del propietario por los daños causados por personas autorizadas<sup>64</sup>.

Aunque el artículo 1903 CC no regula este supuesto, la doctrina y la jurisprudencia están realizando una interpretación extensiva de la responsabilidad del propietario del vehículo por los daños causados por un conductor autorizado<sup>65</sup>.

61 Artículo 1.3.1 TRLRCSCVM “*El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con este por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1.903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño*”

62 BOE núm. 281, de 24-11-1995

63 Artículo 1.3.2 TRLRCSCVM “*El propietario no conductor de un vehículo sin el seguro de suscripción obligatoria responderá civilmente con el conductor del mismo de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por éste, salvo que pruebe que el vehículo le hubiera sido sustraído.*”

64 Artículo 120.5 CP “*Son también responsables civilmente, en defecto de los que lo sean criminalmente: ...5.º Las personas naturales o jurídicas titulares de vehículos susceptibles de crear riesgos para terceros,*

65 Como la STS de 14 de diciembre de 19898 (RJ 1998, 9432) analizada al respecto de esta extensión jurisprudencial

Si el usuario del patinete eléctrico ha contribuido a que ocurra el accidente con el vehículo a motor será necesario determinar si se trata de un supuesto de culpa exclusiva de la víctima, regulado en el Artículo 1.1 apartado 2º del TRLRCSVM, o de concurrencia de culpas, regulado en el Artículo 1.2 del TRLRCSVM<sup>66</sup>. En el primer caso, el conductor del vehículo a motor quedará exonerado de su responsabilidad civil objetiva por daños a las personas cuando pruebe que los daños fueron debidos solamente a esta culpa exclusiva, por lo que se invierte la carga de la prueba. En el segundo caso, será preciso que concurra la culpa del conductor del vehículo a motor y de la víctima capaz de culpa civil, reduciéndose las indemnizaciones según lo establecido en el citado artículo.

La jurisprudencia para aplicar la culpa exclusiva del perjudicado requiere que la única culpa existente sea la suya y la irreprochabilidad de la conducta del conductor del vehículo a motor, no siendo suficiente que su conducta sea diligente para quedar exonerado de responsabilidad, ya que se exige, además, que su conducta sea la más oportuna y eficaz en cada caso para impedir la transformación en daño del peligro inminente originado por la culpa ajena.

dencial en el capítulo "Responsabilidad civil y valoración de los daños causados a las personas en accidentes de circulación" Atelier Libros Jurídicos, "Régimen Jurídico y presupuestos de la responsabilidad civil automovilística"

66 Artículo 1.2 TRLRCSVM "2. Sin perjuicio de que pueda existir culpa exclusiva de acuerdo con el apartado 1, cuando la víctima capaz de culpa civil sólo contribuya a la producción del daño se reducirán todas las indemnizaciones, incluidas las relativas a los gastos en que se haya incurrido en los supuestos de muerte, secuelas y lesiones temporales, en atención a la culpa concurrente hasta un máximo del setenta y cinco por ciento. Se entiende que existe dicha contribución si la víctima, por falta de uso o por uso inadecuado de cinturones, casco u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño.

En los supuestos de secuelas y lesiones temporales, la culpa exclusiva o concurrente de víctimas no conductoras de vehículos a motor que sean menores de catorce años o que sufran un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que les prive de capacidad de culpa civil, no suprime ni reduce la indemnización y se excluye la acción de repetición contra los padres, tutores y demás personas físicas que, en su caso, deban responder por ellas legalmente. Tales reglas no procederán si el menor o alguna de las personas mencionadas han contribuido dolosamente a la producción del daño.

Las reglas de los dos párrafos anteriores se aplicarán también si la víctima incumple su deber de mitigar el daño. La víctima incumple este deber si deja de llevar a cabo una conducta generalmente exigible que, sin comportar riesgo alguno para su salud o integridad física, habría evitado la agravación del daño producido y, en especial, si abandona de modo injustificado el proceso curativo."

La STS 12 de diciembre de 2008 (reiterada por STS 201/2014 de 14 de abril y STS 490/2018, de 15 de julio) fijó doctrina sobre la concurrencia de culpas: no es de aplicación la moderación de responsabilidad y el reparto de indemnización por daños cuando, contribuyendo la producción del daño dos conductas (la del conductor del vehículo a motor y la de la víctima ajena a la circulación de estos vehículos), la conducta del conductor del vehículo a motor -por su entidad cuantitativa y cualitativa- constituye causa determinante de la colisión, aun cuando exista una contribución casual de la víctima en relación con la conducción de estos vehículos a motor.

El artículo 1.1. TRLRCSVM no incluye el hecho de un tercero como causa de exoneración de la responsabilidad del conductor del vehículo a motor. Para que este hecho tercero en la producción del daño se pueda encuadrar como parte del concepto de fuerza mayor regulado en dicho artículo, es preciso que la actuación de este tercero provenga de actividad fuera del ámbito de la circulación y sea imprevisible e inevitable.

## 2. RESPONSABILIDAD DEL VENDEDOR DEL PATINETE ELÉCTRICO DEFECTUOSO (DERECHO DE CONSUMIDORES Y USUARIOS)

Si un patinete eléctrico se rompe por defecto de fabricación y, por ello, se produce un accidente resultando herido el propietario y usuario del patinete eléctrico o un tercero, debe determinarse quién será el responsable de los daños sufridos<sup>67</sup>.

La Instrucción 16/V-124 ya reguló que para catalogar técnica y jurídicamente a los VMP se tendrá en cuenta que su diseño, fabricación

67 VARGAS CABRERA, B "Movilidad sostenible y responsabilidad penal de conductores de bicicletas y vehículos de movilidad personal" Tráfico y Seguridad Vial N°237 (2019), en opinión de esta autor hay que plantear las responsabilidades a las empresas vendedoras y comercializadores para esmerarse en las instrucciones de uso y documentación o certificaciones y de los Ayuntamientos para constatarlas y promover cursos exhaustivos de formación en el manejo y normativa que les obliga exigiéndolos a las referidas empresas cuando actúan en los espacios públicos. Los fabricantes, vendedores y empresas no pueden actuar con la misma actitud o mentalidad que cuando el producto es un juguete, pues, están sometidos como se expuso a la legislación nacional sobre productos industriales y seguridad industrial que obliga a tener en cuenta la seguridad vial tras la que se protegen bienes jurídicos fundamentales como la vida e integridad física, aun cuando se debe urgentemente avanzar en la reglamentación técnica específica.

y comercialización deberá atenerse a los requisitos técnicos establecidos en la legislación vigente en materia de seguridad industrial y de seguridad general de los productos de acuerdo con la Ley de 21/1992, de 16 de julio, de Industria (en adelante, la “LI”). Por tanto serán de aplicación los artículos 2, 3, 3.3 y 8, en particular los artículos 9 a 17 de la LI sobre seguridad industrial<sup>69</sup>. En los artículos 30 al 38 de la LI se regulan las infracciones y sanciones aplicables a los fabricantes, vendedores o importadores (artículo 33 apartado c de la LI). El artículo 30 apartado tercero de la LI regula que cuando, a juicio de la Administración competente, las infracciones pudiesen ser constitutivas de delito o falta se dará traslado al Ministerio Fiscal, absteniéndose de proseguir el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no se pronuncie.

La responsabilidad será del vendedor del patinete eléctrico de acuerdo con el artículo 114<sup>70</sup> del Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias (en adelante, la “LGDCU”)<sup>71</sup>.

En este supuesto, el consumidor (propietario y/o usuario del patinete eléctrico tiene derecho a:

a) la protección de su salud y seguridad, con la tutela de los poderes públicos cuando exista un uso común, ordinario y generalizado, ser indemnizado de los daños y perjuicios que haya sufrido como consecuencia de un producto defectuoso, de acuerdo con lo establecido en

los artículos 8, 9, 117, 128 y 129 LGDCU<sup>72</sup>;

b) recibir la información necesaria sobre las instrucciones e indicaciones para su uso adecuado, las advertencias y los riesgos previsibles que deberá figurar, al menos, en castellano según el artículo 18 LGDCU<sup>73</sup>.

c) optar por la reparación o sustitución del patinete eléctrico de acuerdo con lo

*72 Artículo 8 LGDCU: “1. Son derechos básicos de los consumidores y usuarios y de las personas consumidoras vulnerables: a) La protección contra los riesgos que puedan afectar su salud o seguridad”, ...c) La indemnización de los daños y la reparación de los perjuicios sufridos..”*

*Artículo 9 LGDCU: “Los poderes públicos protegerán prioritariamente los derechos de los consumidores y usuarios cuando guarden relación directa con bienes o servicios de uso o consumo común, ordinario y generalizado”.*

*Artículo 117 LGDCU: “Responsabilidad del empresario y derechos del consumidor y usuario en caso de falta de conformidad de los bienes, contenidos o servicios digitales. Derechos de terceros: “1. El empresario responderá ante el consumidor o usuario de cualquier falta de conformidad que exista en el momento de la entrega del bien, contenido o servicio digital, pudiendo el consumidor o usuario, mediante una simple declaración, exigir al empresario la subsanación de dicha falta de conformidad, la reducción del precio o la resolución del contrato. En cualquiera de estos supuestos el consumidor o usuario podrá exigir, además, la indemnización de daños y perjuicios, si procede.”*

*Artículo 128 LGDCU: “Todo perjudicado tiene derecho a ser indemnizado en los términos establecidos en este Libro por los daños o perjuicios causados por los bienes o servicios. Las acciones reconocidas en este libro no afectan a otros derechos que el perjudicado pueda tener a ser indemnizado por daños y perjuicios, incluidos los morales, como consecuencia de la responsabilidad contractual, fundada en la falta de conformidad de los bienes o servicios o en cualquier otra causa de incumplimiento o cumplimiento defectuoso del contrato, o de la responsabilidad extracontractual a que hubiere lugar.”*

*Artículo 129 LGDCU: “1.El régimen de responsabilidad previsto en este libro comprende los daños personales, incluida la muerte, y los daños materiales, siempre que éstos afecten a bienes o servicios objetivamente destinados al uso o consumo privados y en tal concepto hayan sido utilizados principalmente por el perjudicado.”*

*73 Artículo 18 LGDCU: “3. Sin perjuicio de las excepciones previstas legal o reglamentariamente, las indicaciones obligatorias del etiquetado y presentación de los bienes o servicios comercializados en España deberán figurar, al menos, en castellano, lengua española oficial del Estado.”*

68 BOE núm. 176, 23-07-1992.

69 Artículo 9 LI: “1. La seguridad industrial tiene por objeto la prevención y limitación de riesgos, así como la protección contra accidentes y siniestros capaces de producir daños o perjuicios a las personas.... derivados de ...la producción, uso o consumo, almacenamiento o desecho de los productos industriales. 2. Las actividades de prevención y protección tendrán como finalidad limitar las causas que originen los riesgos, así como establecer los controles que permitan detectar o contribuir a evitar aquellas circunstancias que pudieran dar lugar a la aparición de riesgos y mitigar las consecuencias de posibles accidentes. 3.Tendrán la consideración de riesgos relacionados con la seguridad industrial los que puedan producir lesiones o daños a personas....”.

70 Artículo 114 LGDCU: ““El vendedor está obligado a entregar al consumidor y usuario productos que sean conformes con el contrato, respondiendo frente a él de cualquier falta de conformidad que exista en el momento de la entrega del producto”.

71 BOE núm. 287, 30-11-2007

establecido en el artículo 119 de LGDCU o la resolución del contrato según el artículo 121 de LGDCU<sup>74</sup>.

### 3. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD PENAL

#### 3.1. RESPONSABILIDAD DEL USUARIO DEL PATINETE ELÉCTRICO

En un accidente con patinete eléctrico puede verse afectada la integridad física o la vida de la víctima, que son bienes tutelados en los tipos imprudentes de nuestro CP, por lo que los usuarios de patinetes eléctricos pueden resultar sujetos activos de delitos de homicidios y lesiones imprudentes.

Al ser los patinetes eléctricos considerados vehículos, según definición de los VMP incorporada al Reglamento General de Vehículos, son aplicables los artículos 10.1 y 10.2<sup>75</sup> y 13.1 y 13.3<sup>76</sup> de la LTSV. De estos artículos surgen las

74 Artículo 119 LGDCU: “El consumidor o usuario podrá exigir una reducción proporcionada del precio o la resolución del contrato, en cualquiera de los siguientes supuestos: b) El empresario no haya llevado a cabo la reparación o la sustitución de los bienes o no lo haya realizado de acuerdo con lo dispuesto en los usuario hubiese solicitado la reducción del precio o la resolución del contrato.”

Artículo 121 LGDCU: “1. Salvo prueba en contrario, se presumirá que las faltas de conformidad que se manifiesten en los dos años siguientes a la entrega del bien o en el año siguiente al suministro del contenido o servicio digital suministrado en un acto único o en una serie de actos individuales, ya existían cuando el bien se entregó o el contenido o servicio digital se suministró, excepto cuando para los bienes esta presunción sea incompatible con su naturaleza o la índole de la falta de conformidad”

75 Artículo 10.1 y 10.2 LTSV “Usuarios, conductores y titulares de vehículos 1. El usuario de la vía está obligado a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, ni cause peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes. 2. El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía. El conductor debe verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación.”

76 Artículo 13.1 LTSV “Normas generales de conducción 1. El conductor debe estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, debe adoptar las precauciones necesarias para su seguridad, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, personas ciegas o en general personas con discapacidad o con problemas de movilidad.”

Artículo 13.3 LTSV “Normas generales de conducción.

3. Queda prohibido conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos

obligaciones de sus usuarios de evitar perjuicios, molestias y peligros, y mantener la atención permanente, diligencia y precaución. Además, al circular los patinetes eléctricos por la calzada, sus usuarios tienen los deberes de cuidado surgidos del riesgo que supone la circulación y, por tanto, como a los ciclistas se les aplica los artículos 10 a 52 de la LTSV con normas sobre la velocidad, preferencia de paso, incorporación de la circulación, cambios de dirección, sentido y marcha atrás, adelantamiento, parada y estacionamiento, apartados 5 y 6 del artículo 118 o no lo haya hecho en un plazo razonable siempre que el consumidor o utilización alumbrado, etc., así como los correlativos del Reglamento General de Circulación. El incumplimiento de estas normas pone en riesgo al propio usuario del patinete eléctrico y al resto de los actores de la circulación, como peatones o conductores de vehículos a motor<sup>77</sup>.

Para analizar la responsabilidad penal de los usuarios de patinetes eléctricos que intervengan en un accidente, lo primero es tener presente que no se trata de un delito contra la seguridad vial, ya que como hemos visto los VMP no son vehículos a motor y los delitos del Capítulo IV del Título XVII de nuestro CP requieren la intervención de un vehículo a motor, por lo que no pueden usarse estos tipos penales.

*receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción en los términos que reglamentariamente se determine. Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares. Quedan exentos de dicha prohibición los agentes de la autoridad en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas. Reglamentariamente se podrán establecer otras excepciones a las prohibiciones previstas en los párrafos anteriores, así como los dispositivos que se considera que disminuyen la atención a la conducción, conforme se produzcan los avances de la tecnología.”*

77 ANDRÉS DOMINGUEZ, AC “Cuestión controvertida: Los vehículos de movilidad personal ¿Instrumento típico de un delito contra la seguridad vial” Estudios Penales y Criminológicos (2020), en opinión de esta autora el problema va a consistir en la dificultad para establecer en cada caso la norma de cuidado con objeto de construir la imprudencia, y ello porque en buena parte de las ocasiones: o no hay norma reglamentaria o son divergentes entre municipios las que existan. Ello obligará en numerosas ocasiones a determinar cuál era la diligencia debida a base de las normas generales de prudencia, con lo que la igualdad en la valoración de casos similares se va a resentir.

Esto nos deja la tipificación de los accidentes causados por usuarios de patinetes eléctricos dentro de los delitos de imprudencia de los artículos 142 y 142 bis CP para casos de muerte, 152 CP y 152 bis CP para casos de lesiones<sup>78</sup>. En ambos supuestos excluyendo la aplicación de la parte de estos artículos relacionada con vehículos a motor.

En el artículo 142 CP<sup>79</sup> se regula la imprudencia con resultado de muerte<sup>80</sup>.

Este artículo está matizado por la regulación del 142 bis CP<sup>81</sup>.

En el artículo 152 CP<sup>82</sup> se establecen

78 VARGAS CABRERA, B “Movilidad sostenible y responsabilidad penal de conductores de bicicletas y vehículos de movilidad personal” Tráfico y Seguridad Vial N°237 (2019) aclara que la falta de pericia en la conducción es sin duda supuesto también de imprudencia grave, pues al ciudadano menos cuidadoso se le representa la idea de que circular por la calzada en convivencia con vehículos de motor, ciclistas y peatones significa, además de ventajas, un indudable riesgo. De aquí surge el deber normativo de cuidado, de precaución y atención que aun cuando no estuviera contemplado en la LTSV, que lo está, pertenece a la esencia del injusto imprudente de los artículos 142 y 152 CP.

79 Artículo 142 CP: “1. El que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años.....” “2. El que por imprudencia menos grave causare la muerte de otro, será castigado con la pena de multa de tres meses a dieciocho meses.....”

80 MAGRO SERVET, V “Responsabilidad civil y penal de los conductores de patinetes eléctricos (vehículos de movilidad personal)” Revista de Derecho de la Circulación El Derecho N°71 (2019), respecto a los casos en los que un conductor de un patinete eléctrico colisione con un peatón y lo mate, habrá que valorar si es imprudencia grave o menso grave para aplicar el apartado 1º o 2º del art. 142 CP, valorando las circunstancias concurrentes, por ejemplo si había bebido o circulaba por la misma acera vulnerando la ordenanza municipal podría ser una imprudencia grave y aplicarse una pena de prisión.

81 Artículo 142 bis CP “En los casos previstos en el número 1 del artículo anterior, el Juez o Tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad, en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido, y hubiere provocado la muerte de dos o más personas o la muerte de una y lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1.2.º o 3.º en las demás, y en dos grados si el número de fallecidos fuere muy elevado.”

82 Artículo 152 CP “1. El que por imprudencia grave causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores será castigado, en atención al riesgo creado y el resultado producido: 1.º Con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a dieciocho meses, si se tratare de las lesiones del apartado 1 del artículo 147. 2.º Con la pena de prisión de uno a tres años, si se tratare de las lesiones del artículo 149. 3.º Con la pena de prisión de seis meses a dos

distintos tipos de penas para las lesiones que se producen por imprudencia grave o menos grave en función del riesgo creado y el resultado producido, matizado por la regulación del 152 bis CP<sup>83</sup>.

Teniendo en cuenta dicha regulación, si se produce un accidente en el que interviene un patinete eléctrico con resultado homicidio imprudente o lesiones, habrá que analizar si estamos ante una imprudencia grave o menos grave del usuario del patinete eléctrico y para ello tener en cuenta las circunstancias concretas del accidente, por ejemplo, si el conductor del patinete conducía bajo los efectos de drogas o alcohol, circulaba a mayor velocidad de la permitida al haber trucado su patinete, etc. Si nos encontramos ante la comisión de una imprudencia leve, hay que acudir a la analizada vía civil.

Para los delitos de imprudencia grave o menos grave con resultado de muerte o de lesiones, se aplica de forma analógica las valoraciones de daños y perjuicios que constan en el baremo de tráfico fijadas en el TRLRCSVM<sup>84</sup>.

Cuando en un procedimiento penal incoado por delito del artículo 142 o 152 CP por un accidente causado por un usuario de un patinete eléctrico se constaten infracciones de la LI por parte de un operador económico (fabricante, importador o distribuidor) en relación a la comercialización de vehículos bajo su regulación, se tendrá que resolver sobre la correspondiente culpa con la autoridad

años, si se tratare de las lesiones del artículo 150.....” 2. El que por imprudencia menos grave causare alguna de las lesiones a que se refieren los artículos 147.1, 149 y 150, será castigado con la pena de multa de tres meses a doce meses..”

83 Artículo 152 bis CP “En los casos previstos en el número 1 del artículo anterior, el Juez o Tribunal podrá imponer motivadamente la pena superior en un grado, en la extensión que estime conveniente, si el hecho revistiere notoria gravedad, en atención a la singular entidad y relevancia del riesgo creado y del deber normativo de cuidado infringido, y hubiere provocado lesiones constitutivas de delito del artículo 152.1.2.º o 3.º a una pluralidad de personas, y en dos grados si el número de lesionados fuere muy elevado.

84 VARGAS CABRERA, B “Movilidad sostenible y responsabilidad penal de conductores de bicicletas y vehículos de movilidad personal” Tráfico y Seguridad Vial N°237 (2019) explica que en el atestado deben constar, los datos de la póliza de seguro municipal o particular, incluyendo una indagación sobre sus bienes para poder instar con la mayor prontitud en el procedimiento judicial las medidas cautelares de embargo pertinentes, teniendo en cuenta que en caso de condena responde con los criterios orientativos de la Ley 35/2015 sobre valoración de los daños corporales (Baremo del Seguro).

autonómica competente para la instrucción del procedimiento sancionador administrativo contra dicho operador. Si se refiere a infracciones de la LGDCU, será preciso informar al Fiscal Delegado para que lo remita al Fiscal encargado de Asuntos Civiles a efectos del artículo 11.585 de la Ley 1/2000, de 7 enero, de Enjuiciamiento Civil (en adelante, la “LEC”)<sup>85</sup>

### 3.2. RESPONSABILIDAD DEL USUARIO DEL PATINETE ELÉCTRICO TRUCADO

Al analizar la responsabilidad penal de los usuarios de patinetes eléctricos hemos excluido la aplicación de los delitos contra la seguridad vial de los artículos 379 y siguientes del CP porque partimos de la premisa de que un VMP no es un vehículo a motor.

Si se aplicaran dichos delitos contra la seguridad vial en el supuesto de que un patinete eléctrico sea trucado o manipulado y, como consecuencia de estos cambios, dicho patinete eléctrico reúne las características necesarias para ser considerado un vehículo a motor, se convierte en un vehículo susceptible de legalizarse de acuerdo con el Reglamento UE 168/2013<sup>87</sup>.

Cuando nos encontramos ante un patinete trucado, se trata de un vehículo ni homologado ni matriculado, por lo que no hay constancia de sus características técnicas reales a los efectos de catalogarlo según la citada normativa. Por esta razón, será preciso contar con un informe pericial sobre dichas características, por lo que se tendrá que intervenir el vehículo de acuerdo

85 Artículo 11.5 LEC: “El Ministerio Fiscal estará legitimado para ejercitar cualquier acción en defensa de los intereses de los consumidores y usuarios.”

86 BOE núm. 7, de 8-01-2000

87 VARGAS CABRERA, B “Movilidad sostenible y responsabilidad penal de conductores de bicicletas y vehículos de movilidad personal” Tráfico y Seguridad Vial N°237 (2019) puntualiza que estos vehículos no matriculados que son verdaderos ciclomotores o motocicletas en la definición que da el Anexo 1.9 LTSV y Anexo 2.A del Reglamento General de Vehículos, pueden estar sometidos a las prescripciones del CP y por tanto cuando se detecten conducciones con exceso de velocidad punible, bajo la influencia de alcohol o drogas o temerarias de los artículos 379<sup>8</sup> 381 CP, los agentes levantarán atestado en el que consignen un informe o estudio sobre las características técnicas del vehículo y lo remitirán al Fiscal Delegado de Seguridad Vial.

con el artículo 764.4<sup>88</sup> del Real Decreto de 14 de septiembre de 1882 por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal (en adelante, la “LECRIM”)<sup>89</sup>.

El artículo 1.2 del Reglamento General de Circulación<sup>90</sup> regula la inmovilización de este tipo de vehículos que circulan sin autorización administrativa. La razón es que los vehículos que no están homologados ni matriculados tienen prohibido el acceso a la circulación por las vías públicas según lo establecido en el artículo 1 del Reglamento General de Circulación<sup>91</sup>.

En los delitos contra la seguridad vial de los artículos 379 y siguientes CP, en relación con el elemento subjetivo, es necesario que el autor conozca que no conduce un patinete eléctrico considerado VMP y que conduce un vehículo a motor o ciclomotor. En esta circunstancia deviene aplicable la apreciación del error de tipo del artículo 14.1 CP92 por lo que, si se acredita que el usuario del patinete eléctrico ignoraba que estaba conduciendo un VMP trucado, se podrá excluir la responsabilidad criminal en su modalidad vencible e invencible. En efecto, los artículos 379 y siguientes del CP no tienen prevista la comisión imprudente en los tipos de estos artículos.

88 Artículo 764.4 LECRIM ““Se podrá acordar la intervención inmediata del vehículo y la retención del permiso de circulación del mismo, por el tiempo indispensable, cuando fuere necesario practicar alguna investigación en aquél o para asegurar las responsabilidades pecuniarias, en tanto no conste acreditada la solvencia del investigado o encausado o del tercero responsable civil.”

89 BOE-A-1882-6036

90 Artículo 1.2 Reglamento General de Circulación: “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.”

91 Artículo 1 Reglamento General de Circulación: “La circulación de vehículos exigirá que éstos obtengan previamente la correspondiente autorización administrativa, dirigida a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, re puestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijan en este Reglamento. Se prohíbe la circulación de vehículos que no estén dotados de la citada autorización.”

92 Artículo 14.1 CP “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.”

Nuestros jueces, al analizar los accidentes en los que intervenga un patinete eléctrico manipulado, tendrán en cuenta el Reglamento UE 168/2013, la Instrucción 16/V-124, la Instrucción 2019/S-149 TV-108, el RD 970/2020, la LTSV, las correspondientes ordenanzas municipales aplicables y el Dictamen 2/2021 de fecha 21 de junio de 2021 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial (en adelante, el “*Dictamen 2/2021*”)<sup>93</sup>. Este conjunto de normas ayuda a aclarar cómo tratar las circunstancias de cada caso concreto en relación con lo establecido por nuestro CP, siendo necesario que se complete con una exhaustiva investigación policial sobre estas circunstancias.

<sup>93</sup> Dictamen 2/2021 de 21 de junio de 2021 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial “La calificación penal de los indebidamente denominados vehículos de movilidad personal como instrumento típico de los delitos de riesgo contra la seguridad vial de los arts. 379 y siguientes del Código Penal, sujeción de los usuarios de vehículos de movilidad personal y ciclistas a la LSV y aplicación de los delitos de homicidio y lesiones imprudentes de los arts. 142 Y 152 a accidentes causados por ellos. La principal estrategia de educación y prevención en la indebida comercialización de unos y otros.

### 3.3. RESPONSABILIDAD DEL MENOR USUARIO DEL PATINETE ELÉCTRICO

¿Y qué pasa si el conductor del patinete eléctrico es menor de edad?

En el Dictamen 2/2021 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial se establece que cuando exista un riesgo relevante o extremo para la vida o integridad física en niños o menores usuarios de patinetes eléctricos, será preciso que se comunique al Fiscal Delegado para que pueda dar cuenta al Fiscal de Menores.

El artículo 61.3 de la Ley Orgánica 5/2000, de 12 enero, reguladora de la responsabilidad penal de los menores<sup>94</sup> nos lo aclara al regular que:

*“Cuando el responsable de los hechos cometidos sea un menor de dieciocho años, responderán solidariamente con él de los daños y perjuicios causados sus padres, tutores,*

<sup>94</sup>BOE núm.11, 13-01-2000



*acogedores y guardadores legales o de hecho, por este orden. Cuando éstos no hubieren favorecido la conducta del menor con dolo o negligencia grave, su responsabilidad podrá ser moderada por el Juez según los casos.”*

Al analizar la Instrucción 2019/S-149 TV-108 hemos mencionado cómo se tratan las infracciones cometidas por menores de edad usuarios de patinetes eléctricos, al ser estos VMP, indicando que se aplica el artículo 82.b) de la LTSV, es decir, responderán solidariamente con el menor conductor del patinete sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho.

Nuestro Tribunal Supremo nos da la respuesta:

a) en cita de la 240/94, de 12 de febrero, de la Sala 2ª del TS- en la Sentencia de AP Sevilla, de 18 febrero de 2000: *“...los padres de menores de edad que cometan una acción imprudente de esta naturaleza deben llevar cuidado porque la persona que tiene o posee la patria potestad respecto al condenado por un delito, al ser éste menor de edad civil, debe responder en el área de las indemnizaciones que le sean impuestas, y no sólo de forma subsidiaria, sino también directa.”* y

b) en la sentencia del TS nº 1225/2009, de 14 de enero: *“Los padres eran los responsables civiles de los actos cometidos por inimputables*

*penales por razón de edad”.*

#### IV. POSTURA DE LAS ASEGURADORAS

Toda actividad de riesgo, por ejemplo, circular con un patinete eléctrico por una ciudad, debería conllevar la obligación de la suscripción de una póliza de seguro para garantizar que los posibles perjudicados por los actos imprudentes puedan cobrar de la correspondiente compañía aseguradora por los daños sufridos, ya sean daños a la propiedad, lesiones o muerte.

La existencia de un seguro, que pueda dar cobertura a las responsabilidades que se deriven del uso de un patinete eléctrico, dependerá de dos factores:

a) La normativa aplicable. En nuestro marco normativo estatal, todavía no es obligatorio tener contratado un seguro para conducir un patinete eléctrico, así que su obligatoriedad, de existir, se establecerá por la normativa

municipal aplicable en el lugar del accidente<sup>95</sup>.

b) La propiedad del patinete eléctrico. Las empresas de alquiler de patinetes eléctricos incluyen un seguro en su servicio de alquiler, pero dichos seguros pueden contener limitaciones que reduzcan la cobertura de tal manera que generen desprotección. Si es el patinete eléctrico es de propiedad privada, la contratación de un seguro en relación con su uso, ya sea de responsabilidad civil y/o de daños, dependerá del grado de sensibilización que exista con las responsabilidades que implica la utilización de un patinete eléctrico en el escenario urbano.

Durante el año 2021, algunas compañías aseguradoras han empezado a firmar acuerdos de colaboración con multinacionales que se dedican a la distribución de patinetes eléctricos para ofrecer a sus clientes comunes la posibilidad de contratar la cobertura de responsabilidad civil en relación al manejo de los patinetes eléctricos que compren. El objetivo de esta medida no es sólo vender un producto, sino poner a disposición de los clientes soluciones a las necesidades que les origine la adquisición del patinete eléctrico. Por tanto, a través de estas colaboraciones se busca ofrecer seguridad y protección a las personas que optan por los patinetes eléctricos como alternativa de transporte sostenible frente al transporte privado y público tradicional.

La pregunta que debe hacerse es si con estos nuevos productos aseguradores ofrecidos a quienes compran un patinete eléctrico se está dando acceso a esta seguridad y protección.

Al responder a esta pregunta hay que ser conscientes que la cultura aseguradora en nuestro país es muy diferente a la de otros Estados miembros de la Unión Europea, como Alemania, o de la cultura anglosajona aseguradora, como el Reino Unido o los Estados Unidos, países en los que la contratación de todo tipo de seguros con los límites adecuados sí pertenece a su normalidad.

<sup>95</sup> ANDRÉS DOMINGUEZ, AC “Cuestión controvertida: Los vehículos de movilidad personal ¿Instrumento típico de un delito contra la seguridad vial” Estudios Penales y Crimológicos (2020), nos recuerda que el Consorcio de Compensación de Seguros no estaría obligado a cubrir daño alguno cuando el conductor del patinete eléctrico carece de seguro (artículos 6 y ss del Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros.

En la actualidad existen seguros voluntarios que por una prima de unos treinta euros (30€) al mes dan cobertura de ciento cincuenta mil (150.000€) por siniestro, incluyendo defensa jurídica y con franquicia por daños en el patinete eléctrico y robo de ciento cincuenta euros (150€). También algunas pólizas de seguro de hogar, que daban cobertura en relación a la utilización de bicicletas, han ampliado esta cobertura a los patinetes eléctricos.

Los problemas surgen cuando estas pólizas limitan el importe de la cobertura o, incluso, la excluyen en caso de accidentes de circulación. Los importes que se están incluyendo para estas limitaciones son alrededor de los treinta mil euros (30.000€), siendo la excepción alguna compañía aseguradora que ofrece una cobertura hasta quinientos mil euros (500.000 €).

Estos importes se quedan muy cortos si el siniestro en el que está involucrado un patinete eléctrico incluye una lesión que se extienda en el tiempo y/o incluso una muerte. En estos supuestos, la compañía aseguradora y/o el juez para valorar estos daños podrán aplicar de forma analógica las cantidades del baremo de tráfico fijadas en el TRLRCSCVM, lo que puede suponer un gran desembolso<sup>96</sup>.

Por ello es conveniente que los usuarios de patinetes eléctricos tomen conciencia y entiendan el riesgo al que se exponen en el manejo de su patinete eléctrico, ya que un siniestro sencillo (por ejemplo, romper el brazo a un peatón en un choque con el patinete eléctrico dónde el usuario del patinete eléctrico resulte responsable del accidente), puede tener gran impacto en el patrimonio del responsable. Se trata de crear una cultura del riesgo que supone circular con un patinete eléctrico, ya que según nuestro CC quién causa un daño a tercero tiene que repararlo.

<sup>96</sup> MAGRO SERVET, V “¿Se aplicaría el baremo de tráfico por Ley 35/2015 en caso de lesiones producidas en accidentes ocasionados por los patinetes eléctricos?” Revista de Derecho de la Circulación El Derecho N°96 (2021), trata la problemática de que para que sean vinculantes las cuantías indemnizatorias previstas en el baremo es preciso que la conducta generadora del daño personal esté incluida en el ámbito de aplicación del TRLRCSCVM, lo que no sucede al calificar el RD 970/2020 al patinete eléctrico como VMP y excluirlo de la categoría vehículo a motor.

## V. TRATAMIENTO JURISPRUDENCIAL

Aunque la llegada de los patinetes eléctricos al tráfico de nuestras ciudades es relativamente reciente, ya empieza a haber un acervo jurisprudencial en esta materia, por lo que analizamos a continuación algunas sentencias que, por su novedad e interés, tratamos de sistematizar según el particular problema jurídico planteado. Así podemos ver cómo se está aplicando la legislación al nuevo contexto que supone la entrada de este actor tan particular.

### 1. CASOS CAUSADOS POR MENORES DE EDAD

De acuerdo con la responsabilidad civil extracontractual por hecho ajeno del artículo 1903 CC, los padres responden de los actos de sus hijos, como es doctrina jurisprudencial reiterada:

a) La Sentencia de AP. Burgos 8/2004, de 16 de enero (recurso 204/2003) confirma la sentencia de instancia que, en la pieza de responsabilidad civil, condenaba al menor como responsable civil directo y a sus padres como responsables solidarios en base al artículo 61 de la Ley 5/2000 por haber atropellado a la víctima cuando circulaba con un patín eléctrico por la acera. El menor (14 años) circulaba con un patinete eléctrico por la acera de forma excesivamente próxima a los edificios, lo que provocó que atropellase a la víctima cuando salía de un bar, sufriendo ésta lesiones. El Ministerio Fiscal solicitó al Juzgado sentencia de condena al menor como responsable civil directo y a sus padres como responsables solidarios. Al quedar acreditado que el menor circulaba pegado a los edificios y que, por este motivo, el conductor del patinete no pudo esquivar a la víctima, la actuación del menor constituye un claro caso de responsabilidad extracontractual del artículo 1902 CC al acreditarse una culpable o negligente conducción del patinete eléctrico generadora del daño al perjudicado y que obliga a reparar el daño por ésta sufrido<sup>97</sup>.

b) La Sentencia de AP. Málaga 191/2020,

<sup>97</sup> La Sentencia de AP. Burgos 8/2004, de 16 de enero (recurso 204/2003): “La actuación del menor constituye un claro caso de responsabilidad extracontractual del artículo 1902 del Código Civil al acreditarse una culpable o negligente conducción del patín eléctrico generadora de daño a la perjudicada y que obliga a reparar el daño por ésta sufrido. Por todo lo indicado procede desestimar el motivo de apelación argüido y ahora examinado”

de 30 de abril (recurso 77/2019) confirma la sentencia de instancia porque se prueba que los usuarios del patinete eléctrico, ambos menores de edad, fueron los que, con su acción, peligrosa e indebida, provocaron las lesiones de la demandante al chocar con ella, no siendo aceptaba la versión exculpatoria de uno de los progenitores del pasajero del patinete por falta de prueba. Dos menores de edad en un

patinete eléctrico, uno conduciendo y otro de acompañante, como consecuencia de una acción indebida y peligrosa cuando bajaban por una cuesta y, sin querer, atropellaron a la víctima. Procede la responsabilidad civil de los padres dimanante de los actos ilícitos de sus hijos, a tenor del artículo 1903 CC, por la transgresión del deber de vigilancia que a los padres incumbe por omisión de la diligencia in custodiando o in vigilando. Se justifica la condena al no aportar ninguna prueba para justificar que la actuación de la actora provocase el accidente. En cuanto al acompañante del patinete, se resalta que no obsta el hecho de que el menor de edad no condujera el patín, ya que el mero hecho de ir como ocupante del mismo, cuando está diseñado para ser utilizado por una sola persona, supone por sí solo una actuación negligente, que incidió de modo palpable en la causación del atropello al circular por una cuesta y provocar que el patinete cogiese mayor velocidad <sup>98</sup>.

## 2. CASOS CON PATINETE ELÉCTRICO ASEGURADO

Cuando un patinete eléctrico atropella a un peatón, además de reclamar los daños y perjuicios al usuario en base a los artículos 1902 ó 1903 CC, si el usuario de un patinete eléctrico tiene contratado un seguro, el perjudicado podrá reclamar a la entidad

aseguradora en base, entre otros, a los artículos 73 y 76 LCS<sup>99</sup>:

a) En la Sentencia de AP. Madrid 425/2018, de 26 de noviembre (recurso

515/2018) se determinó que la aseguradora debía indemnizar al peatón atropellado. Durante la celebración de un campeonato de camiones la parte demandante, cuando caminada por una zona peatonal, fue arrollada por un patinete eléctrico o segway como consecuencia de la acción imprudente de su conductor. El patinete eléctrico era propiedad de una empresa que contaba con una póliza de seguro de responsabilidad civil. Aunque se alegó la falta de legitimación pasiva al dirigirse la demanda contra la compañía aseguradora, se consideró legitimada pasivamente a la entidad demandada como aseguradora del patinete eléctrico propiedad de su asegurada y existir un seguro voluntario en el que era objeto de cobertura la responsabilidad civil. Por ello, acreditado que el accidente se produjo por deficiente manejo o funcionamiento del patinete eléctrico, esa actuación genera responsabilidad civil, tanto en su autor como propietario y derivativamente en la compañía aseguradora al amparo del artículo 73 LCS<sup>100</sup>.

b) En la Sentencia de AP. de Álava Sección Primera. 392/2017, de 18 de septiembre (recurso 364/2017), tras análisis de la normativa aplicable a los VMP y valoración de la prueba, se estima parcialmente el recurso, revocando parcialmente la sentencia, para condenar a la compañía de seguros al pago de parte de la indemnización a la parte actora que fue golpeada por un vehículo a motor cuando

98 La Sentencia de AP. Málaga 191/2020, de 30 de abril (recurso 77/2019): *"...la Sala no aprecia error en la valoración que dicha prueba efectúa la juzgadora de instancia, habida cuenta que, en contra de lo que se afirma por la recurrente, no solo no se aportó por esta ninguna prueba que acreditara su versión de los hechos con relación a la posible incidencia que la actuación de la actora tuvo en la causación del accidente o a la falta de responsabilidad de su hijo en los hechos enjuiciados, dado que reconoció que este estaba bajo su guarda y que encontrándose ayudando a una amiga en un Restaurante, dejó de vigilarle en el momento del accidente, sino que del tenor de la declaración de la víctima en el sentido de que trató de esquivar al patinete para evitar el atropello, sin conseguirlo, y de la prestada por su hijo menor, que reconoció que iba como ocupante en el patín que conducía su amiga Sofía y que tiraron por una cuesta y sin querer atropellaron a la demandante..."*.

99 BADILLO ARIAS, JA "El aseguramiento de los patinetes eléctricos y otros sistemas de movilidad" Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro N<sup>o</sup>4 (2019). Este autor al analizar esta sentencia destaca que debía responder la entidad aseguradora, puesto que, a pesar de no tener el patinete eléctrico o segway, ni, en consecuencia, estar ante un hecho de la circulación, existía un seguro de responsabilidad civil voluntario que cubre los daños.

100 La Sentencia de AP. Madrid 425/2018, de 26 de noviembre (recurso 515/2018): *"...acreditado que el accidente se ha producido por un deficiente manejo o funcionamiento del patinete, esa actuación genera responsabilidad civil, tanto en su autor como en el propietario y derivadamente en la Aseguradora, al estar incluida esa responsabilidad dentro de las coberturas de seguro concertado entre ellos y siendo esa la responsabilidad que aquí se reclama, tal comportamiento es imputable a la aseguradora, al amparo de lo establecido en el artículo 73 de la LCS, que le obliga a responder frente al perjudicado por los daños y perjuicios causado por un hecho previsto en el contrato, como acertadamente concluye la sentencia de primera instancia"*.

circulaba con su monopatín eléctrico. La sentencia de instancia desestimó la demanda al entender que existía culpa exclusiva de la víctima, pero la Sala determina concurrencia de culpas por la negligencia tanto del conductor del vehículo a motor como del usuario del patinete eléctrico. Si en un accidente de circulación un vehículo a motor colisiona con un patinete eléctrico, habrá que analizar las responsabilidades de ambos vehículos para determinar si procede la culpa exclusiva de uno de ellos o la concurrencia de culpas. La actora circulaba con un monopatín eléctrico cuando al introducirse en un paso de peatones fue golpeada por el vehículo asegurado. Dicho vehículo paró en el paso de cebra y la reanudar la marcha es cuando se produjo la colisión ya que su conductor no adoptó la diligencia debida al no tener en cuenta la presencia de la demandante en el paso de cebra. Por su parte la actora continuó su trayectoria sin reducir la velocidad al haberse introducido en un paso de cebra. Ambos conductores actuaron de forma indebida, existiendo la concurrencia de culpas, por tanto la compañía aseguradora responde de la mitad de la indemnización que corresponda a la actora por los daños derivados del siniestro.<sup>101</sup>.

### 3. CASOS CON PATINETE ELÉCTRICO DE ALQUILER

En relación con la responsabilidad de las empresas que alquilan los patinetes eléctricos involucrados en accidentes, vemos que:

a) La Sentencia de AP. Sección N.3 de Palma de Mallorca 372/2009, de 8 de octubre (recurso 369/2009) estimó el recurso de apelación interpuesto por el conductor del

101 La Sentencia de AP. de Álava Sección Primera. 392/2017, de 18 de septiembre (recurso 364/2017): *"A falta de una ordenanza municipal especial...deducimos que, el patinete eléctrico al que va incorporado un motor, está homologado para usar la vía pública, debiendo tener en cuenta que, cuando circula por una zona peatonal debe adecuarse a la velocidad del peatón, y lo mismo cuando cruza un paso de peatones"* *"Es entonces cuando el patín es golpeado con la parte fronto-central del vehículo, el conductor no adoptó la diligencia debida, arrancó sin mirar a ambos lados de la vía, no tuvo en cuenta la presencia de la Sra. Agüeda en su patín. Por su parte la actora continuó su trayectoria sin reducir la velocidad, conforme establece el art. 121.4 RGC debió introducirse en el paso a ritmo de un peatón, sin embargo, hizo lo contrario, continuar su marcha intentando superar el paso por delante del vehículo. Su actuación debe calificarse de negligente. Ambos conductores actuaron de forma indebida, existe concurrencia de culpas, por tanto, la cía Liberty responderá de la mitad de la indemnización que corresponda a la actora por los daños derivados del siniestro."*

vehículo a motor contra el que chocó un patinete eléctrico alquilado. El propietario del vehículo a motor formuló demanda por los daños causados a su vehículo por un patinete eléctrico alquilado. Se apreció la responsabilidad del propietario del patinete eléctrico al dedicarse al alquiler de patinetes eléctricos, obteniendo un lucro por ello, en base a los artículos 1902 y siguientes del CC, ya que quedaron acreditados el accidente, los daños y la titularidad del vehículo eléctrico causante de los daños<sup>102</sup>.

b) La Sentencia de AP. Baleares 29/2021, de 27 de enero (Recurso 403/2020) desestima el recurso de apelación contra la sentencia de instancia que desestimaba la demanda de reclamación de una indemnización de daños y perjuicios sufridos por accidente por impacto de un patinete eléctrico. La demanda estaba planteada contra la empresa propietaria del patinete eléctrico que lo alquiló. No se demandó a la compañía aseguradora porque la póliza no cubría la responsabilidad civil derivada de la actividad de la empresa y no fue posible demandar al conductor del patinete por la falta de datos para su identificación. De la prueba practicada en el procedimiento resultó la culpa exclusiva del conductor del patinete eléctrico en el accidente, quién perdió el control del vehículo y circulaba en dirección prohibida embistiendo al demandante que caminaba por la calzada junto a la acera. Además, no se probó cuál fue la actuación de la citada empresa en el accidente ni que el estado del patinete hubiese contribuido a causar el mismo. Por ello esta sentencia declaró la responsabilidad directa del conductor del patinete eléctrico al no apreciar culpa in vigilando o in eligendo en la actuación de la empresa de alquiler ni ser atribuida la misma por la demandante<sup>103</sup>.

102 La Sentencia de AP. Sección N.3 de Palma de Mallorca 372/2009, de 8 de octubre (recurso 369/2009): *"...2) el codemandado Sr. Armando se dedica al alquiler de dichos patinetes, obte niendo un lucro por ello, alcanzándose la responsabilidad contemplada en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil..."*

103 La Sentencia de AP. Baleares 29/2021, de 27 de enero. Recurso 403/2020: *"De la prueba practicada en el procedimiento resulta de forma clara que el único y exclusivo responsable del accidente fue el conductor del patinete eléctrico, quien perdió el control del vehículo y se introdujo en dirección prohibida...y, sin poder detener el patinete, embistió al demandante, que, en compañía de otras personas, caminaba por dicha vía..Ahora bien, la acción no se dirige frente al conductor, sino frente a la entidad propietaria del patinete. No se especifica en la*

#### 4. CASOS CON RESPONSABILIDADES PENALES

Los usuarios de los patinetes eléctricos no pueden cometer delitos contra la seguridad vial ya que los mismos requieren la intervención de un vehículo a motor y, como hemos analizado, los VMP no lo son, por lo que no procede la aplicación de estos tipos penales.

No obstante lo anterior, recordemos que si estos vehículos pueden circular a más de 25 km/h resultan asimilados a los ciclomotores, que son vehículos a motor, quedando sujetos al Reglamento UE 168/2013, por lo que requieren permiso para circular. Dicho lo cual, si un patinete eléctrico circula a más de 25 km/h y no está clasificado dentro del Reglamento UE 168/2013, ya que es el resultado de una manipulación para alterar su velocidad, entonces tampoco podrá circular al carecer de la correspondiente autorización administrativa.

En las siguientes sentencias vemos como los jueces han tratado hasta el momento la posible comisión de delitos por los usuarios de VMP:

a) La Sentencia de AP. Girona 59/2016, de 29 de enero (recurso 1028/2015) al revisar una codena impuesta al conductor de un patinete eléctrico por un delito contra la seguridad vial, ya que el acusado conducía bajo los efectos del alcohol, absolvió al recurrente pues considero que un patinete eléctrico no era un ciclomotor y, por tanto, no concurre uno de los elementos del tipo al carecer el patinete eléctrico de la consideración de vehículo a efectos de ser integrado en el concepto de ciclomotor<sup>104</sup>. La Sala explica en su fundamento jurídico primero que el patinete eléctrico reúne todos los requisitos para ser considerado un ciclomotor conforme a la definición por la Ley de Tráfico y, aún así, no lo considera como tal ya que no cuenta con las homologaciones técnicas requeridas para los ciclomotores<sup>105</sup>.

*demanda cuál es la actuación de esta entidad que resulte determinante del accidente, pues no consta que el vehículo presentará ninguna deficiencia en su funcionamiento que pudiera haber provocado o favorecido la colisión...*

104 BAELO ÁLVAREZ M y DÍAZ-BAUTISTA CREMADES A "¿Es el patinete eléctrico un ciclomotor? Luces y sombras ante un limbo jurídico" Diario La Ley Nº9286 (2018). En opinión de estos autores se trata de una sentencia absolutoria en el ámbito penal, en el que rige el principio *in dubio pro reo* y que trata por tanto de exculpar al acusado interpretando la norma de la manera más restrictiva posible.

105 Sentencia de AP. Girona 59/2016, de 29 de enero (recurso 1028/2015): "Careciendo el patinete de la consideración

b) La Sentencia del Juzgado de lo Penal nº2 de Badajoz 195/2019, de 12 de septiembre (recurso 12/2019) absuelve al acusado de un delito contra la seguridad del tráfico, ya que, aunque conducía su vehículo sujeto al Reglamento UE 168/2013 sin licencia, desconocía esto al adquirirlo y se puede aplicar el error de tipo del artículo 14.1 CP<sup>106</sup>.

c) La Sentencia del AP. Madrid Sec. 02ª 887/2019, de 12 de diciembre (recurso 1859/2019) desestima el recurso de apelación confirmando la sentencia de instancia condenando al acusado como autor de un delito de conducción de un ciclomotor sin permiso al concurrir todos los elementos del tipo<sup>107</sup>.

d) La Sentencia de AP. Cáceres Sec. 2ª 44/2020, de 7 de febrero (recurso 94/2020), tras confirmar la sentencia de instancia respecto a la absolución del delito contra la seguridad del tráfico por estar acreditado que el acusado desconocía que su patinete eléctrico era considerado un ciclomotor (apreciando por tanto un error de tipo del artículo 14.1 CP), analiza la cuestión de que

*de vehículo a efectos de ser integrado en el concepto de ciclomotor o no concurre uno de los elementos del tipo por el que ha sido condenado el recurrente -conducir un vehículo a motor o ciclomotor- y procede, por tanto, su absolución, sin perjuicio de la responsabilidad en que pueda haber incurrido en vía administrativa por circular en una vía pública"*

106 La Sentencia del Juzgado de lo Penal nº2 de Badajoz 195/2019, de 12 de septiembre (recurso

12/2019): "„los VMP no son vehículos a motor y por tanto no requieren de autorización administrativa para circular. En consecuencia, y hasta que no se regule definitivamente, no cabe exigir al usuario la titularidad de permiso o licencia de conducción." "Del conjunto de pruebas anteriores, interpretadas conforme al principio de presunción de inocencia, determinan que quede probado que el acusado ignoraba que dicho vehículo precisase licencia o permiso para su conducción.." "El error del acusado era que desconocía que dicho vehículo concreto estaba incluido dentro de los vehículos que exigen permiso de conducción. Se trata por tanto de un error sobre un hecho constitutivo de la infracción penal (artículo 14.1 del Código Penal)".

107 La Sentencia del AP. Madrid Sec. 02ª 887/2019, de 12 de diciembre (recurso 1859/2019): "En conclusión, en el supuesto revisado queda acreditado que el vehículo conducido por el acusado que su primera declaración ya tilda de "patinete", no es un patinete sino que se corresponde con un ciclomotor y como tal debe estar matriculado, debe haberse contratado su seguro obligatorio, debe haberse pasado su inspección técnica periódica y debe conducirse con permiso de conducción..Por ende concurren todos los elementos del tipo"

no todos los patinetes eléctricos son VMP<sup>108</sup>. Explica que la Instrucción 2019/S-149 TV-108 regula expresamente que si los patinetes eléctricos desarrollan una velocidad superior a 25 km/h se considera un ciclomotor y, por tanto, resultan sujetos al Reglamento 168/2013 siendo precisa para su conducción la preceptiva licencia administrativa<sup>109</sup>.

e) La Sentencia de AP. Barcelona 146/2020, de 27 de febrero (recurso 166/2019) estima el recurso de apelación y se absuelve al acusado del delito contra la seguridad vial en su modalidad de permiso sin conducción por entender que la conducción de su mini moto no resulta subsumible en el delito de conducción sin permiso de acuerdo con el artículo 384.3 CP<sup>110</sup>.

f) La Sentencia de AP. Murcia 81/2020, de 24 de marzo (recurso 5/2020), estimando el recurso de apelación, revoca la sentencia de instancia absolviendo al usuario de un "Citycocco" del delito de conducción sin permiso (384 CP) ya que se carece de

prueba pericial para probar que se trata de un ciclomotor u otro vehículo sujeto al Reglamento UE 168/2013<sup>111</sup>.

g) La Sentencia de AP. Murcia 29/2021, de 2 de febrero (recurso 4/2021), estimando el recurso de apelación, revoca la sentencia de instancia que condenaba al conductor del patinete eléctrico como autor responsable de un delito contra la seguridad vial del artículo 384.2 CP, procediendo a la absolución. Considerar la Sala, tras análisis de la normativa aplicable a los VMP y las pruebas practicadas (faltaba la pericial para determinar si las características del vehículo son las de un VMP), que el patinete eléctrico que conducía la acusada se podía considerar un ciclomotor objeto del Reglamento UE 168/2013 pero que existe un error invencible de tipo del artículo 14.1 CP por parte del acusado sobre lo que estaba conduciendo<sup>112</sup>.

108 La Sentencia de AP. Cáceres Sec. 2ª 44/2020, de 7 de febrero (recurso 94/2020): "No todos los patinetes eléctricos entran en la categoría de Vehículo de Movilidad Personal (VMP) y, de hecho, en la reforma del Reglamento General de Vehículos actualmente en trámite se prevé definir Vehículo de Movilidad Personal como "vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. ...." "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."

109 HERNÁNDEZ-CARRILLO FUENTES, JM "¿Circular en un patinete eléctrico sin permiso o licencia de conducción es constitutivo de delito?, en AAVV, *Sobre Responsabilidad civil y seguro Homenaje a Mariano Medina Crespo*, Ed. Sepín (2020), explica el autor que esta sentencia dictamina que los patinetes eléctricos que superan los 25 km/h de velocidad o los 1.000 vatios de potencia son ciclomotores y para su uso se necesita permiso de conducir. En idéntico sentido la Sentencia nº887/2019 de Vitoria-Gasteiz.

110 La Sentencia de AP. Barcelona 146/2020, de 27 de febrero (recurso 166/2019): "Por tanto, el simple hecho de que el vehículo sea impulsado por motor no es suficiente para determinar la relevancia penal, a los efectos del art. 384 CP, de la conducción de artefactos de transporte para los que no está prevista la habilitación previa para la conducción, por las razones que fuere." "En consecuencia, se considerará delito del art 384 inciso 3 CP la conducción de las motos deportivas fuera de los recintos habilitados para las pruebas. Sin embargo, no se considera tal delito cuando se trate de minimotos o minibikes" "Lo expresado no significa que la conducta del acusado no se halle prohibida y posea relevancia administrativa, lo que podría ser el caso. Por ello, una vez decidida la absolución del acusado en este sed, corresponde poner los hechos en conocimiento de la autoridad administrativa correspondiente."

111 La Sentencia de AP. Murcia 81/2020, de 24 de marzo (recurso 5/2020): "Y es que no exigible a un ciudadano realizar una labor de investigación del críptico lenguaje y clasificación administrativa de su vehículo, pretendiendo sancionarlo a posteriori en virtud de una pretendida norma jurídica (si es que pudiera denominarse así a la Instrucción citada) imprecisa y oscura" "En definitiva, en tanto no se clarifique legalmente la situación de los patinetes eléctricos y ciclos análogos, conductas como la aquí en enjuiciada, no pueden sancionarse como conducción sin permiso."

112 La Sentencia de AP. Murcia 29/2021, de 2 de febrero (recurso 4/2021): "...cabe plantearnos si es posible alegar el error si es sabida y conocida la máxima de que la ignorancia de las leyes no exime de su cumplimiento. Con absoluta claridad se ha pronunciado esta Sala del Tribunal Supremo sobre esta materia en la sentencia 782/2016 de 19 Oct., Rec. 10413/2016...no olvidar que es realmente posible que pueda concurrir una ignorancia absoluta de lo ilícito de una conducta, para lo que, obviamente, habrá que analizar cada caso concreto, la persona que se encuentre afectada, sus circunstancias personales y el tipo de delito que ha cometido para poder apreciar si puede estimarse la concurrencia de un error que incide en su culpabilidad, y, por ende, en el conocimiento de la antijuricidad de su conducta..." "resulta particularmente difícil colegir que conozca, o pueda conocer realmente, que en España, y conforme a un determinado Reglamento de la Unión Europea, eso que adquirió como patinete eléctrico se pueda considerar como un ciclomotor de los habituales, de los al uso..." "Se dice en la sentencia que el delito se le imputa a título de dolo eventual porque podía haberse informado a través de Internet...lo cual no es compartido por este Tribunal ya que, ante un normativa reciente y difícil de interpretar a la vista del caso concreto, tal y como consta en el propio razonamiento de la sentencia...no se puede considerar acreditado que la acusada actuara siquiera a título de dolo eventual."

## 5. CASOS CON RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS

El artículo 7 LTSV establece que son los Ayuntamientos los encargados, entre otras, de la vigilancia en las vías urbanas de su titularidad y la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías para su sanción de no corresponderle a otra Administración.

En relación a las sanciones impuestas por los mismos, se han dictado sentencias que nos ayudan a entender como los jueces tratan la situación jurídica de los patinetes eléctricos en las diferentes jurisdicciones:

a) La Sentencia del Juzgado Contencioso Administrativo nº3 de Alicante

348/2019, de 13 de noviembre (recurso 601/2019) trata sobre una infracción administrativa de lo previsto en el artículo 121.4 del RGC, consistente en circular con un patinete eléctrico por vías no destinadas a tal uso, por la que se impuso al actor una sanción de multa en cuantía de 60.000€. La Sentencia señala la no aplicación de una normativa municipal en trámite, analizando el limitado alcance de las Instrucciones de la DGT, delimitando la normativa aplicable al patinete eléctrico, para, en base a todo ello, anular la actuación administrativa por la imposibilidad de subsumir el patinete eléctrico como parte del artículo alegado para imponer la sanción al ser distinto a un monopatín, patín o aparato similar, ya que el patinete eléctrico está considerado como un vehículo que puede circular por la calzada<sup>113</sup>

<sup>113</sup> La Sentencia del Juzgado Contencioso Administrativo nº3 de Alicante 348/2019, de 13 de noviembre (recurso 601/2019): "El hecho de que esta nueva normativa municipal se encuentre en trámite de aprobación hace imposible su invocación en sede judicial"; "Respecto a la Instrucción nº16/V-24, de la Dirección General de Tráfico, de fecha 3 noviembre de 2016, el propio recurrente reconoce que no tiene carácter vinculante. Únicamente cabría otorgarle el limitado valor que el artículo 6 de la LRJSP 40/2015 otorga las Instrucciones y Circulares de servicio. No obstante lo anterior, y aún con el carácter de simple Instrucción, se trata hasta ahora de la única normativa que el Estado ha sido capaz de producir referente a los accidentes eléctricos...se trata de una norma útil cuando señala algo evidente, y es el carácter de vehículo de los patinetes eléctricos" "Pues bien, la norma aplicada por la Administración para imponer la sanción es el artículo 121 RGC, es: "circular con un monopatín, patines o aparatos similares por vías no destinadas a tal uso". Pues bien, el problema es la absoluta imposibilidad de subsumir el vehículo recurrente (un patinete eléctrico) en la definición legal..." "Es evidente que la consideración que debe tener un patinete eléctrico es claramente la de un vehículo, pudiendo el mismo (hasta que no se prohíba) circular por la calzada. De hecho, lo peligroso

b) La Sentencia del Juzgado Contencioso Administrativo nº1 de Valladolid

160/2019, de 4 de diciembre (recurso 142/2019) trata sobre la infracción del artículo 18.2 párrafo 1º del RGC, conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido. Tras analizar la normativa aplicable a los VMP, la Sentencia desestima el recurso declarando la resolución recurrida ajustada a derecho procediendo la sanción administrativa impuesta por circular en patinete eléctrico con auriculares, ya que se considera conductor a la persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, siendo considerado el patinete eléctrico un vehículo de acuerdo con las Instrucciones de la DGT<sup>114</sup>.

## VI.- CONCLUSIONES

La realidad de los patinetes eléctricos es que en los últimos años ha proliferado su uso de una forma exponencial por las ventajas que implican para los desplazamientos urbanos<sup>115</sup>. Al mismo tiempo, su irrupción en la circulación de las ciudades, ha provocado un aumento de situaciones de riesgo que se han materializado en un incremento de accidentes, muchos con resultado mortal<sup>116</sup>.

Con este escenario, la falta de una respuesta, uniforme y completa, a nivel nacional por parte de nuestros legisladores está planteando dudas sobre el tratamiento de la responsabilidad de los eventuales daños causados con estos nuevos

*sería permitir circular a los mismos por las aceras o por las zonas peatonales, dada la velocidad que pueden alcanzar"*

<sup>114</sup> La Sentencia del Juzgado Contencioso Administrativo nº1 de Valladolid 160/2019, de 4 de diciembre (recurso 142/2019): "...se considera conductor a la persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando del vehículo, siendo considerado vehículo a los efectos de la Ley de Tráfico y su Reglamento, todo "aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2" y "... un vehículo de movilidad personal que en este caso es un patinete eléctrico. Se considera infringido el artículo 18.2 párrafo 1º del Reglamento General de Circulación... queda prohibido conducir y utilizar cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido".

<sup>115</sup> Según los datos de Línea Directa en los últimos tres años se han vendido más de 800.000 patinetes eléctricos en toda España

<sup>116</sup> 1.300 siniestros registrados en los últimos tres años, con 16 fallecidos. En 2018 se documentó la primera muerte de una anciana por atropello de patinete eléctrico en Espluges de LLogebrat y ese año se contabilizaron cinco muertes relacionadas con accidentes con participación de patinete eléctrico. En 2019 murieron otras cinco personas, en 2020 otras seis y la última muerte es de septiembre de 2021.

vehículos. Gran parte de la problemática de los patinetes eléctricos tiene su origen en la carencia de una regulación general precisa, dejando temas claves para la regulación local, como por ejemplo, la exigencia o no de un seguro obligatorio para su uso por los particulares.

La situación actual puede dejar desprotegidos tanto a estos nuevos actores urbanos como a sus víctimas, ya que, si el usuario de un patinete eléctrico resulta responsable de un accidente y no ha suscrito una póliza de seguro para cubrir los daños personales y materiales, dicho usuario responderá con su patrimonio. Esta falta de protección es probable que no sea conocida por los usuarios de los patinetes eléctricos al circular por nuestras ciudades.

Como consecuencia de lo anterior, aunque los VMP no sean considerados vehículos a motor, es necesario urgentemente un cambio normativo para obligar a los usuarios de los patinetes eléctricos a la suscripción de un seguro obligatorio para responder de los daños que causen. La DGT está empezando a promover para estos casos la conveniencia del citado seguro obligatorio, por lo que podría proceder como hizo con el tratamiento pionero de los VMP en sus Instrucciones 16/V-124 y 2019/S-149 TV-108 de la DGT<sup>117</sup>.

Esta medida podría evitar que los peatones u otros conductores de vehículos sufran las consecuencias de que los conductores de patinetes eléctricos resulten insolventes si no han contratado un seguro voluntario que cubra los riesgos de su conducción. Los perjudicados quedan ahora sin protección por la incongruencia del sistema que permite que los patinetes eléctricos y sus usuarios convivan con los vehículos a motor y sus conductores sin exigirles los mismos medios de respuesta, cuando pueden causar o participar en accidentes de circulación al formar parte del mismo tráfico.

Uno de los pilares de nuestro régimen jurídico de responsabilidad civil automovilística es la suscripción de un seguro obligatorio por todo propietario de un vehículo a motor, ya que sin dicho seguro el propietario tiene una

responsabilidad civil objetiva con el conductor de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor, salvo que pruebe que el vehículo fue sustraído de acuerdo con el artículo 1.3 del TRLRCSVM<sup>118</sup>.

Teniendo en cuenta este pilar es difícil de entender que, si a los patinetes eléctricos se les ha permitido asistir a la “fiesta” que supone la circulación en las ciudades, no se les exija para dicha participación la misma etiqueta que a los otros asistentes. Esta situación llama poderosamente la atención al haberse comprobado durante los últimos años que los patinetes eléctricos, por su estructura y forma de utilización, generan el mismo o incluso mayor riesgo que los vehículos a motor. Por lo tanto, al igual que ha ocurrido históricamente con otras actividades generadoras de riesgos para terceros, se debería instrumentar lo antes posible una solución normativa adecuada.

Mientras esperamos este cambio normativo, entiendo que sería preciso concienciar a los usuarios de los patinetes eléctricos de la necesidad de contar con un seguro que cubra el riesgo que supone su utilización. Si nuestros jueces aplican la responsabilidad civil objetiva en los accidentes en los que intervengan patinetes eléctricos sin seguro, ello en base al riesgo que crean como actores de la circulación, estarán compartiendo este enfoque aplicado en accidentes de vehículos a motor sin seguro.

Así, ante una colisión con un patinete eléctrico sin seguro, se aplicaría el régimen de responsabilidad objetiva, de tal forma que el usuario del patinete eléctrico respondería de los daños, al menos los personales, a no ser que se probase que el vehículo a motor o peatón hubiese concurrido a la producción del daño con su culpa o negligencia<sup>119</sup>. Esto ya ha sido

118 GARCÍA GARNICA, MC y ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA, R, “Régimen Jurídico y presupuestos de la responsabilidad civil automovilística”, en AAVV, *Responsabilidad civil y valoración de los daños causados a las personas en accidentes de circulación*, Ed. Atelier (2021) en opinión de estos autores la reglamentación comunitaria se ha centrado en el establecimiento y regulación de la suscripción de un seguro obligatorio por todo propietario de un vehículo de motor que tenga su estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro.

119 MAGRO SERVET, V “Responsabilidad civil y penal de los conductores de patinetes eléctricos (vehículos de movilidad personal)” *Revista de Derecho de la Circulación El Derecho* N°71 (2019), indica que con ello, en el caso de derivarse a la vía civil una colisión, se aplicaría la responsabilidad objetiva por riesgo y el conductor del patinete eléctrico debería abonar los daños personales y

117 En entrevista de EL País de 22 de septiembre de 2021 el Director General de Tráfico, Pere Navarro, se posicionó a favor del seguro obligatorio para los patinetes eléctricos, destacando que se trata de una reivindicación de la Fiscalía de Seguridad Vial y que apoyan los ayuntamientos.

apuntado por nuestro

Tribunal Supremo para la responsabilidad por riesgo que crea la conducción de un vehículo, eso sí, a motor, pero el mismo riesgo se puede generar por un usuario de patinete eléctrico VMP aunque no sea un vehículo a motor <sup>120</sup>.

## BIBLIOGRAFÍA

ANDRÉS DOMINGUEZ, AC “Cuestión controvertida: Los vehículos de movilidad personal ¿Instrumento típico de un delito contra la seguridad vial?” *Estudios Penales y Criminológicos* (2020).

BADILLO ARIAS, JA “El aseguramiento de los patinetes eléctricos y otros sistemas de movilidad” *Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro* N°4 (2019).

BAELO ÁLVAREZ, M y DÍAZ-BAUTISTA CREMADES, A “¿Es el patinete eléctrico un

ciclomotor? Luces y sombras ante un limbo jurídico” *Diario La Ley* N°9286 (2018).

GARCÍA GARNICA, MC y ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA, R, “Régimen Jurídico y presupuestos de la responsabilidad civil automovilística”, en AAVV, *Responsabilidad civil y valoración de los daños causados a las personas en accidentes de circulación*, Ed. Atelier (2021).

HEINSELMAN ZM, MILDRE EB, WEINER LS “*Scooter Wars: Local Approaches to Regulating Shared Mobility Devices*” en *League of California Cities 2019 Spring Conference* (2019).

HERNÁNDEZ-CARRILLO FUENTES, JM “¿Circular en un patinete eléctrico sin permiso o licencia de conducción es constitutivo de delito?”, en AAVV, *Sobre Responsabilidad civil y seguro Homenaje a Mariano Medina Crespo*, Ed. Sepín (2020).

MAGRO SERVET, V “Responsabilidad

materiales salvo que pruebe que en la conducta del peatón concurrió culpa o negligencia. Por ello, si el conductor del patinete no suscribió una póliza de seguro para cubrir estas situaciones de daños personales y materiales debería responder con su patrimonio personal para indemnizar estos daños causados al perjudicado.

120 STS 18 mayo de 2017 en relación con la STS de 16 diciembre de 2008: “...se establece un criterio de imputación de la responsabilidad derivada de daños a las personas causados con motivo de la circulación

civil y penal de los conductores de patinetes eléctricos (vehículos de movilidad personal)” *Revista de Derecho de la Circulación El Derecho* N°71 (2019).

MAGRO SERVET, V “Los patinetes eléctricos en la búsqueda de su ubicación legal ¿Qué son realmente?” *Tráfico y seguridad vial* N°257 (2021).

MAGRO SERVET, V “¿Se aplicaría el baremo de tráfico por Ley 35/2015 en caso de lesiones producidas en accidentes ocasionados por los patinetes eléctricos?” *Revista de Derecho de la Circulación El Derecho* N°96 (2021).

MARTINEZ NIETO, A “Nuevos límites de velocidad en el medio urbano y normas de control de la movilidad en patinetes” *Tráfico y seguridad vial* N°256 (2020).

MORELL ALDANA, LC “Vehículos de movilidad personal: un comentario de urgencia a su última regulación transitoria” *Diario La Ley* N° 9547 (2020).

MORELL ALDANA, LC “A vueltas con los vehículos de movilidad personal: examen del RD 970/2020, de 10 de noviembre” *Diario La Ley* N° 9742 (2020).

ROMERO ADAME, C, CANTERO BAYÓN, M y SASTRE GONZÁLEZ, J “La regulación del los Patinetes Eléctricos” *Tráfico y seguridad vial* N°238 (2019).

SOKOLOWSKI MM, “*Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union: A Ride to the Micromobility Directive*”, en *European Energy and Environmental Law Review* (2020).

VARGAS CABRERA, B “Movilidad sostenible y responsabilidad penal de conductores de bicicletas y vehículos de movilidad personal” *Tráfico y Seguridad Vial* N°237 (2019).