BRC
Boletín de RC y Seguro

Número 172 - 1 de abril 2024

El aseguramiento de los patinetes eléctricos y demás “artefactos” que atestan nuestras ciudades

Alberto Muñoz Villarreal
Socio de Muñoz Arribas Abogados S.L.P.

Miguel Angel Rivas España
Letrado de Muñoz Arribas Abogados S.L.P.

Qué son los Vehículos de Movilidad Personal

La Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el manual de características de los vehículos de movilidad personal (VMP), califica a estos como un “*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. Solo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de auto equilibrado*”.

Los VMP en general para transporte de mercancías u otros servicios son un tipo de al menos 3 ruedas, situándose 2 de ellas en el eje más cercano a la carga, y que disponen de una plataforma o cajón habilitado para este uso. Este tipo de vehículos tienen las siguientes características específicas de conformidad a la Resolución de 12 de enero de 2022:

Características de VMP para transporte de mercancías u otros servicios

	VMP para el transporte de mercancías u otros servicios
Velocidad máxima (propia).	Entre 6 y 25 km/h
Potencia nominal por vehículo.	≤ 1.500 W
Masa Máxima Técnicamente Admisible (MMTA) .	< 400 kg
Longitud máxima.	2.000 mm
Altura máxima.	1.800 mm
Anchura máxima.	1.000 mm

"Estos vehículos en ningún caso podrán dedicarse al transporte de pasajeros"

Las anteriores características ya han sido ratificadas por los tribunales, no existiendo contradicción a fecha de hoy en el concepto de VMP, pero debe guardarse una especial cautela con respecto de los ciclomotores. Estos últimos sí requieren un aseguramiento obligatorio y las diferencias con los VMP son nimias.

Así, cuando el Alto Tribunal aborda el concepto de ciclomotor se remite a la sentencia del Tribunal Supremo n.º 120/2022, de 10 de febrero, en la cual establecía: "*Y en lo que respecta a su definición, conforme a las disposiciones del citado Reglamento UE 168/13, los "ciclomotores" son vehículos de dos ruedas con propulsión eléctrica con potencia nominal o neta continua máxima no superior a 4000 W y velocidad máxima por construcción no superior a 45 Km/h (criterios de clasificación de la categoría Lle B), si concurren los siguientes requisitos alternativos: a/ que el vehículo no esté diseñado para funcionar a pedal. b/ que, aun estando diseñado para funcionar a pedal la propulsión eléctrica no sea auxiliar o, siéndolo, no se interrumpa a una velocidad de 25 km/h. c/ que, aun estando diseñado para funcionar a pedal y siendo la propulsión eléctrica auxiliar e interrumpiéndose a una velocidad de 25 km/h, tengan una potencia nominal o neta continua máxima superior a 1000 W*".

Como es de notar, la anterior definición podría incluir los VMP. Al respecto, señala la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo, en la sentencia 851/2023 de 22 de noviembre de 2023, que estas definiciones legales partían de la existencia de dos clases de vehículos de dos ruedas: un ciclo o un ciclomotor, pues en el mercado no existía ningún instrumento de circulación que no respondiera a esta clasificación, pero la aparición de los VMP ha cambiado esta realidad social. Y como decíamos, empezamos a delimitar la definición de los VMP alejándola de la de ciclomotor.

La sentencia del Tribunal Supremo de 2022 mencionada anteriormente se atreve ya a establecer la diferenciación, al menos a efectos penales, entre los VMP y los ciclomotores: "*3.- Los VMP son una categoría autónoma, definida de forma independiente en el Anexo II RGV y separada de los vehículos a motor (la nueva definición de éstos dada por el RD 970/2020 excluye expresamente del concepto a los VMP como se dijo), ciclomotores, ciclos de motor y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, por lo que carecen de consideración penal (otra cosa ocurrirá, como decíamos, con los vehículos mal llamados VMP que, en realidad, no lo son, y que, por tanto, podrían alcanzar la estimación hipotética "mínima" de ciclomotor, al amparo del Reglamento UE en relación con la LSV y RGV).*
Por ello, no es posible, hoy por hoy, incriminar la conducción de los VMP en las infracciones penales del Capítulo IV del Título XVII del Código Penal, pues no están incluidos en las correlativas fórmulas típicas. Todo ello salvo que se haga un uso fraudulento de estas categorías […]".

La relevancia jurídica de la falta de certificación a los efectos que interesan es reducida, al menos hasta 2027. Estos vehículos asegurados, a fecha de hoy no certificados, pueden circular sin infringir norma alguna y seguir siendo considerados VMP si su ficha técnica cumple los precitados requisitos.

Normativa de aplicación a los VMP

La Instrucción 16/V-124 de la DGT y 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, facultan a los ayuntamientos para establecer limitaciones a la circulación en las vías urbanas. Así lo han hecho, por ejemplo, las ciudades de Madrid, Coruña, Oviedo, Santander, San Sebastian y Logroño.

Genéricamente podemos citar obligaciones como el uso de reflectantes, la prohibición de circular con auriculares o el uso de timbre y casco, si bien no es objeto de este dictamen analizar cada una de las normativas municipales, bastando informar que la infracción de estas normas y sus consecuencias sancionadoras deberán ser asumidas exclusivamente por el asegurado.

También genéricamente podemos advertir algunas prohibiciones que localizamos en el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico. Se regula que, al ser definidos formalmente como vehículos, tendrán prohibida 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.

Sí que tiene relevancia, a efectos de cobertura, la obligatoriedad del sometimiento a partir de 2027 de obtener un certificado para la circulación, que es un 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. Esta obligatoriedad del certificado podría ser un requisito formal de las pólizas de Generali que garanticen que el VMP es siempre un VMP y nunca un ciclomotor. La relevancia jurídica de la falta de certificación a los efectos que interesan es reducida, al menos hasta 2027. Estos vehículos asegurados, a fecha de hoy no certificados, pueden circular sin infringir norma alguna y seguir siendo

considerados VMP si su ficha técnica cumple los precitados requisitos.

Aseguramiento de los VMP

No podemos hablar del aseguramiento obligatorio de VMP sin antes aclarar qué es un seguro obligatorio. Es evidente que la obligatoriedad de suscribir un seguro tendrá una implicación directa en la interpretación de la exclusión relativa a la concurrencia con seguros obligatorios.

La disposición adicional segunda de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de las Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras establece que "*se podrá exigir a quienes ejerzan determinadas actividades que presenten un riesgo directo y concreto para la salud o para la seguridad de las personas, incluida la seguridad financiera, la suscripción de un seguro u otra garantía equivalente que cubra los daños y perjuicios que puedan provocar y de los que sean responsables. La garantía exigida deberá ser proporcionada a la naturaleza y alcance del riesgo cubierto*".

Y el segundo párrafo como sigue:

"*La obligación de suscripción de seguros deberá establecerse mediante normas con rango de Ley [, …]*"

En definitiva, serán obligatorios aquellos seguros que exija la ley, al amparo de la protección de un riesgo contra la vida.

En el caso automovilístico, el seguro obligatorio de automóviles que conocemos es el referido en el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, que en su artículo 1º señala aquello que tiene la consideración de vehículo motor, y, por tanto, debe ser objeto de aseguramiento obligatorio: "*Artículo 1. Vehículos a motor. 1. Tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la obligación de aseguramiento, todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Se exceptúan de la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos, así como aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico…*"

De forma que no existe obligación en general *ex lege* de asegurar los VMP a nivel nacional, por cuanto no son vehículos a efectos del Real Decreto 1507/2008 ni existe normativa nacional expresa que exija u aseguramiento.

Como hemos dicho, para tener la consideración de seguro obligatorio debe ser exigido por una norma con rango de Ley -entre otros requisitos procedimentales- y que sirvan una utilidad protectora de determinados bienes jurídicos: integridad física, salud, salud financiera, etc. Pues bien, ello es lo que ocurre en determinados municipios de España en los que sí es obligatorio que los VMP cuenten con un seguro que garantice la responsabilidad civil.

Es importante reseñar que dicha obligatoriedad pudiera estar comprometida por cuanto la disposición adicional segunda de la Ley 20/2015 exige que sea

impuesta por norma con rango de ley, siendo las ordenanzas municipales normativas con rango inferior al de la ley. Sin embargo, no consideramos oportuno entrar a discrepar sobre el valor legal que pudiera tener el seguro obligatorio establecido por una ordenanza municipal pues, en todo caso, y hasta que no se declarara la inconstitucionalidad o ilegalidad de la ordenanza, formaría parte de aquellos seguros obligatorios que referimos.

Contestando a la cuestión relativa al mercado comparado asegurador respecto de este producto, es cierto que: (i) muchas aseguradoras están comercializando seguros voluntarios que cubren la Responsabilidad Civil de los propietarios de los VMP; (ii) Unespa y otros actores del sector de seguros se han posicionado públicamente a favor del aseguramiento obligatorio de los VMP; y (iii) en Barcelona, es obligatoria **la contratación de un seguro de responsabilidad civil, siempre y cuando, este vehículo esté destinado a un uso comercial y, siendo recomendable su aseguramiento cuando sea para uso personal.** Si bien está previsto que a futuro *ex lege* su aseguramiento sea obligatorio en toda España.

¿Y a futuro?

El artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad define el vehículo como "*todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados*".

La sentencia de fecha 12 de octubre de 2023, dictada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Quinta), con motivo de una cuestión prejudicial planteada por el Tribunal Supremo belga sobre el alcance del concepto de "vehículo" que figura en el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103/CE, ha interpretado este concepto, aunque únicamente referido al "*seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles*", que la citada Directiva establece. En la misma se expresa que "*conforme al sentido habitual de estos términos en el lenguaje corriente, este concepto, en la medida en que alude a "todo vehículo automóvil", se refiere necesariamente a un aparato diseñado para desplazarse sobre el suelo mediante una fuerza producida por una máquina, por oposición a una fuerza humana o animal, a excepción de los vehículos que se desplazan sobre raíles*".

Y concluye señalando que la expresión "*seguro de vehículos automóviles", se refiere "tradicionalmente, en el lenguaje corriente, al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de máquinas como las motocicletas, los coches y los camiones que, salvo en los casos en que estén al final de su vida útil, se desplazan exclusivamente por medio de una fuerza mecánica*".

Esta conocida sentencia del Tribunal Europeo ha ocasionado que los Estados Miembros de la Unión Europeo, entre ellos España, estén trabajando en cambios legislativos y así actualmente Jose Antonio Badillo, miembro del Comité Editorial de este Boletín, en ponencias realizadas en el Colegio de Abogados de Madrid, ha afirmado que "*creo que muy pronto se van a considerar un vehículo más, es decir como un vehículo a motor, seguramente*

este año. El problema es que ahora no lo son y ello genera una gran inseguridad jurídica".