

1.6. Responsabilidad Civil

El concepto de vehículo de movilidad personal y la responsabilidad civil derivada de su circulación en la jurisprudencia

The concept of personal mobility vehicle and civil liability arising from their driving in case law

por

MARIA REMEDIOS GARCÍA-VALLE PÉREZ
Doctoranda Universidad Rey Juan Carlos

RESUMEN: Este trabajo analiza cómo se ha construido el concepto de vehículo de movilidad personal en nuestra normativa y las responsabilidades civiles derivadas de la circulación con este tipo de vehículos. El estudio examina la manera en que la doctrina ha interpretado ambas cuestiones y cómo la jurisprudencia aplica dicho concepto y responsabilidades.

ABSTRACT: This paper analyzes how the concept of personal mobility vehicle has been built into our regulations and the civil responsibilities arising from driving with this type of vehicle. The study examines how both issues have been interpreted in doctrine and how case law applies this concept and civil responsibilities.

PALABRAS CLAVE: Vehículo de movilidad personal. Vehículo a motor. Ciclomotor. Bicicletas. Peatón. Conductor. Responsabilidad Civil. Culpa.

KEY WORDS: Personal mobility vehicle. Motor vehicle. Motorcycle. Bicycle. Pedestrian. Driver. Civil responsibility. Fault.

SUMARIO: I. EL CONCEPTO DE VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL. I.1. CONSTRUCCIÓN DEL CONCEPTO DE VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL. I.2. TRATAMIENTO JURISPRUDENCIAL. II. RESPONSABILIDAD CIVIL DEL CONDUCTOR DEL VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL. II.1. RESPONSABILIDAD CIVIL DEL CONDUCTOR DEL VMP. II.2. TRATAMIENTO JURISPRUDENCIAL. II.2.A. *Sentencias de responsabilidad civil de conductores de VMP.* II.2.B. *Sentencias de responsabilidad civil de menores conductores de VMP.* II.2.C. *Sentencias de responsabilidad civil relativas a compañías aseguradoras y a VMP.*—III. RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA ARRENDA-

DORA DEL VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL. III.1. RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA EMPRESA ARRENDADORA POR RECLAMACIÓN DEL ARRENDATARIO DEL VMP. III.2. RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA EMPRESA ARRENDADORA DEL VMP POR RECLAMACIÓN DE TERCERO. III.3. TRATAMIENTO JURISPRUDENCIAL. III.3.A. *Sentencias de la responsabilidad civil de la empresa arrendadora del VMP por aplicación del criterio del riesgo.* III.3.B. *Sentencias de la responsabilidad de la empresa arrendadora del VMP y la prueba del cumplimiento de sus obligaciones.* III.3.C. *Sentencias de la responsabilidad de la empresa vendedora del VMP defectuoso.*—IV. CONCLUSIONES.—V. ÍNDICE DE JURISPRUDENCIA. SENTENCIAS DE LA SALA PRIMERA DEL TRIBUNAL SUPREMO. SENTENCIAS DE LA SALA SEGUNDA DEL TRIBUNAL SUPREMO. SENTENCIAS DE AUDIENCIAS PROVINCIALES. SENTENCIAS DE JUZGADOS DE PRIMERA INSTANCIA.—VI. BIBLIOGRAFÍA.

I. EL CONCEPTO DE VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL

I.1. CONSTRUCCIÓN DEL CONCEPTO DE VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL

En el análisis de cómo se ha ido construyendo en nuestra normativa el concepto de vehículo movilidad personal (en adelante, Vehículo de Movilidad Personal o VMP) constatamos que es el Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013 relativo la homologación de vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos y vigilancia del mercado de dichos vehículos (en adelante, Reglamento UE 168/2013) donde se trata por primera vez este tipo de vehículos cuando los excluye al definir su ámbito de aplicación en el artículo 2.2. apartados i) y j): “*El presente Reglamento no se aplicará a los vehículos siguientes: i) los vehículos auto-equilibrados; y j) los vehículos que carecen de una plaza de asiento como mínimo*”. Esta norma europea de aplicación directa en nuestro ordenamiento jurídico surge de la necesidad de regular los nuevos tipos y clases de vehículos que desde el año 2010 se fabricaban en Europa como, por ejemplo, los vehículos ligeros eléctricos.

De la citada exclusión emana la posibilidad de la consideración jurídica de los VMP como vehículos que no podrán ser catalogados como vehículos ligeros sujetos al Reglamento UE 168/2013 y tampoco como vehículos a motor, por lo que los VMP se tendrán que regir por sus propios reglamentos, sin perjuicio de las leyes que cada Estado miembro establezca para ellos. La STS de 22 de noviembre de 2023 trata la distinción entre los VMP y los ciclomotores a través de la definición que el Reglamento UE 168/2013 establece para los ciclomotores.

En España, la Dirección General de Tráfico en su Instrucción 16/V-124, Asunto: Vehículos de movilidad personal (VMP), de 3 de noviembre de 2016 (en adelante, Instrucción 16/V-124) es la pionera en tratar el concepto de los VMP como vehículos ante el vacío legal respecto a la circulación de los VMP. En la Instrucción 16/V-124 al tratar su catalogación técnica y jurídica establece que los VMP pueden definirse como vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que, por su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico.

ROMERO ADAME, sobre esta definición de VMP de la Instrucción 16/V-124, explica que engloba todas las tipologías de VMP existentes en el mercado y que,

durante las dos últimas décadas, han evolucionado vertiginosamente, desde el primer modelo de *segway*, que vio la luz en el año 2001, hasta los patinetes eléctricos, pasando por *skateboards*, *hoverboards*, o monociclos eléctricos, sin embargo, destacando que no es posible obviar que se trata de una definición demasiado amplia para tantas y tan variadas tipologías¹.

La Instrucción 16/V-124, en relación con dicha catalogación, matiza que, desde el ámbito de la legislación de tráfico, los VMP tendrán la consideración de vehículos de acuerdo con la definición que de los mismos se regula en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico y Seguridad Vial (en adelante, LTSV). Teniendo en cuenta lo anterior, establece la Instrucción 16/V-124 dos características de uso de los VMP, la imposibilidad de asimilarlos a la figura del peatón y la imposibilidad de catalogarlos como vehículos a motor. Esta primera regulación de los VMP resulta precaria al ser la única regulación a nivel nacional a pesar de que, como señala MORELL ALDANA, cuando se aprueba la Instrucción 16/V-124 los VMP ya eran un clásico del paisaje de la movilidad urbana².

La Dirección General de Tráfico, en su Instrucción 2019/S-149 TV-108, Asunto: Aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos, de 3 de diciembre de 2019 (en adelante, Instrucción 2019/S-149 TV-108), adelanta la definición de los VMP que se incluye en el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre (en adelante, RD 970/2020), por el que se modifican el Reglamento General de Vehículos aprobado por el Real Decreto 2822/1998 de 23 de diciembre (en adelante, Reglamento General de Vehículos) y el Reglamento General de Circulación aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (en adelante, Reglamento General de Circulación).

Respecto a estas Instrucciones de la Dirección General de Tráfico, HERNÁNDEZ-CARRILLO aclara que no son norma jurídica que cambie el ordenamiento jurídico preexistente a ellas según lo ya tratado tanto por el Tribunal Constitucional como por el Tribunal Supremo que entienden que dichas Instrucciones pueden interpretar el Ordenamiento Jurídico pero no pueden desarrollarlo, puesto que esto último tan solo corresponde a las normas jurídicas³.

En esta Instrucción 2019/S-149 TV-108 se trata por primera vez como hay que considerar al usuario de los VMP al regular que, como la Instrucción 16/V-124 establece que los VMP deben tener la consideración de vehículos, por aplicación de este concepto, quien maneja un VMP debe tener la consideración de conductor a los efectos de la normativa de tráfico, por tanto, sometidos al Reglamento General de Circulación y al LTSV.

LÓPEZ PULIDO, respecto a la citada condición de conductor VMP, indica que los VMP deben de tener consideración de vehículos, y quien lo maneja debe de tener la consideración de conductor a los efectos de la normativa de tráfico, y especialmente en lo que se refiere a comportamientos prohibidos por esta normativa, con una manifiesta incidencia en la seguridad vial, cuando afecta a otros usuarios vulnerables de la vía, y, en particular, a los peatones, sin que se puedan considerar vehículos de motor, ni requieran autorización administrativa para circular⁴.

En la misma línea MORELL ALDANA, en relación con la superación del concepto de usuario por el de conductor de VMP aclarado por la Instrucción 2019/S-149 TV-108, resalta que la Dirección General de Tráfico concluye que ya no debe

denominarse usuario a la persona que circula a bordo del VMP, sino que la clasificación correcta es la de conductor al ser los VMP aptos para la circulación y estar dotados de mecanismos de dirección que dependen de la intervención del ser humano como auténticos conductores, con todos los derechos pero también responsabilidades⁵.

Continuando con lo adelantado por la Instrucción 2019/S-149 TV-108, el RD 970/2020 al modificar el Reglamento General de Vehículos trata por primera vez en nuestra normativa la regulación sobre los VMP al incluir un nuevo artículo 22 bis para estos vehículos y en su Anexo II de definiciones y categorías de vehículos la definición de los VMP. Dicha definición de VMP recogida en el Reglamento General de Vehículos se estructura a través de en un concepto positivo, describe como es este vehículo, y en un concepto negativo, enumera que vehículos no son VMP.

El RD 970/2020 reitera la naturaleza de vehículos para los VMP, ya tratada en la Instrucción 16/V-124 y la Instrucción 2019/S-149 TV-108, pues como explica MARTÍNEZ NIETO el RD 970/2020 da un paso normativo importante consistente en definir como vehículos a los nuevos medios de movilidad personal y al otorgarles esta naturaleza de vehículos acarrea otras dos consecuencias legales: se prohíbe su circulación por el territorio reservado a los peatones, singularmente las aceras⁶. En este mismo sentido, MAGRO SERVET indica que señala la propia Exposición de Motivos del RD 970/2020 que, al ser definidos los VMP 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 Circulación⁷.

Respecto al citado concepto positivo de la definición de los VMP del Reglamento General de Vehículos se establece, en su Anexo II, que un VMP es 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 y que sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de auto-equilibrado.

En cuanto al concepto negativo de la definición de VMP del referido Anexo II, se excluyen expresamente los vehículos sin sistema de auto-equilibrado 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 168/2013.

Sobre esta última exclusión del concepto de VMP de los vehículos incluidos dentro del ámbito del Reglamento UE 168/2013 señala MAGRO SERVET que no se podrá considerar como VMP el vehículo que se homologa como ciclomotor y, con ello, deberá llevar matrícula, ITV y seguro⁸.

Con esta definición de los VMP del Reglamento General de Vehículos, MORELL ALDANA resalta que se ha contribuido a clarificar el desconcierto reinante en esta materia, de suerte que las situaciones aludidas de hipotética concurrencia de error en los usuarios de estos medios de movilidad necesariamente se tienen que ver reducidas, destacando la necesaria obligación del sujeto de informarse del tipo de vehículo que conduce⁹.

La Resolución de 12 enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los VMP (en adelante, Manual de características de los VMP) completa el listado de exclusiones del concepto negativo de la definición de VMP del Reglamento General de Vehículos. En la Sección 4 del Manual de características de los VMP se incluyen como nuevas exclusiones de la definición de los VMP a los vehículos diseñados específicamente para circular fuera de las vías públicas, los vehículos considerados juguetes siendo tales los que su velocidad máxima no sobrepasa los 6 km/h, los vehículos diseñados y fabricados para ser utilizados exclusivamente por las Fuerzas Armadas y los ciclos de pedales con pedaleo asistido (EPAC).

MORELL ALDANA, indica sobre el Manual de características de los VMP, que la elaboración unilateral por parte de Jefatura central de tráfico de este Manual suscitó recelos, al no darse la posibilidad de participar en su elaboración a otras entidades, si bien al menos destaca que parece entreverse la necesidad de proceder a su mejora y actualización, a la par del surgimiento de nuevas formas de movilidad urbana¹⁰.

El Manual de características de los VMP también completa el referido concepto positivo de la definición de los VMP del Reglamento General de Vehículos al regular en su Sección 1 la existencia de dos tipos de VMP, los VMP para transporte personal y los VMP para transporte de mercancías u otros servicios, y en sus Secciones 2 y 3 las características específicas para cada uno de estos tipos de VMP.

La Sección 1 del Manual de características de los VMP incluye como novedad la definición de los VMP para transporte de mercancías u otros servicios indicando que son un tipo de VMP de al menos tres ruedas, situándose dos de ellas en el eje más cercano a la carga, y que disponen de una plataforma o cajón habilitado para este uso, no pudiendo dedicarse estos vehículos en ningún caso al transporte de pasajeros.

Las Secciones 2 y 3 del Manual de características de los VMP establecen las características de ambos tipos de VMP en dos tablas, una para cada tipo, incluyendo además de la velocidad, la potencia nominal por vehículo, la masa, la longitud máxima, la altura máxima y la anchura máxima. En estas secciones por primera vez se trata sobre el peso de los VMP, regulando que para los VMP de transporte personal la masa en orden de marcha (es decir, tal y como se define en el artículo 5 del Reglamento UE 168/2013) debe ser inferior a 50 kg y para los VMP para el transporte de mercancías u otros servicios la masa máxima técnicamente admisible (es decir, la masa máxima declarada por el fabricante de la norma EN 17128:2020) debe ser inferior a 400 kg.

Por si había alguna duda sobre si los VMP pueden ser considerados vehículos a motor, el RD 970/2020 la disipa pues al modificar el Reglamento General de Vehículos actualiza en el Anexo II la definición de vehículo a motor excluyendo de los mismos, entre otros, a los VMP.

Además, de acuerdo con el apartado 1 del artículo 22 bis del Reglamento General de Vehículos los VMP quedan exceptuados de obtener la autorización administrativa a la que hace referencia el apartado 1 del artículo 1 de dicho Reglamento.

Resaltan GARCÍA GARNICA y ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA, respecto a dicha excepción de que los VMP no tengan que obtener la autorización administra-

tiva, que esta autorización es la exigida con carácter general para la circulación de los vehículos a motor 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 en el Reglamento General de Vehículos¹¹.

Y la consecuencia de esta excepción es, como señala PEÑA LÓPEZ, que los VMP al quedar con esta regulación exceptuados de obtener dicha autorización administrativa quedan fuera del ámbito de aplicación del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre (en adelante, TRLRCSCVM), no estando sujetos ni al régimen de responsabilidad objetiva que establece esta ley, ni tampoco a la obligación de contratar el seguro obligatorio para automóviles¹².

El apartado 2 del artículo 22 bis establece que los VMP 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. MARTÍNEZ NIETO, en relación con dicho certificado de circulación, indica que junto a las normas de velocidad, para lograr el ideal del tráfico urbano calmado y perfectamente controlado, se establecen normas nuevas sobre el papeleo de los vehículos de movilidad personal como el denominado certificado para la circulación para acreditar que cumple con la normativa técnica internacional y nacional y el manual de características de los vehículos de movilidad personal, así como su correspondiente identificación individualizada, que son las referencias documentales para estos vehículos¹³.

Según la Disposición Transitoria única del RD 970/2020 y la Sección 22 del Manual de Características de los VMP desde el 22 de enero de 2024 todos los VMP que se comercialicen deberán contar con el referido certificado para la circulación, pero todos los VMP comercializados antes podrán circular sin este certificado durante los cinco años siguientes hasta el 22 de enero de 2027, sin regularse que pasará después.

Opina MORELL ALDANA, sobre este régimen transitorio de la obligación de certificación para la circulación de los VMP, que no se establece ninguna fórmula de comprobación de la antigüedad del VMP, por lo que parece que atenta contra la seguridad jurídica, que, llegado el día del cómputo final, el VMP en cuestión ya no pueda circular, por no poseer tal certificación reglamentaria¹⁴.

La Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia de del permiso y licencia de conducción por puntos (en adelante, Ley 18/2021) modifica el apartado primero del artículo 1 de la LTSV para eliminar la referencia a vehículo a motor aplicándose la LTSV a todo tipo de vehículos.

Las modificaciones de los apartados 1 y 2 del artículo 10 LTSV por la Ley 18/2021 afectan a los conductores de VMP, en cuanto a usuarios de la vía y como conductores, al establecer que: i) el usuario de la vía está obligado a comportarse de forma que no entorpezca indebidamente la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes o al medioambiente, y ii) 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, especialmente a aquellos cuyas características les hagan más vulnerables, y este conductor debe verificar que las placas de matrícula del vehículo no presentan obstáculos que impidan o dificulten su lectura e identificación.

Apenas un año después del RD 970/2020, la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2021 por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (en adelante, Directiva UE 2021/2118) no incluye a los VMP en la definición de los vehículos a motor. En el Considerando (4) de la Directiva 2021/2118 se establece que ningún elemento de la Directiva modificada debe impedir que los Estados miembros exijan, en virtud de su Derecho nacional, un seguro de vehículos automóviles, en las condiciones que ellos mismos establezcan, para los equipos motorizados que circulan por el suelo que no estén incluidos en la definición de «vehículo» de dicha Directiva y para los que, por consiguiente, dicha Directiva no exija tal seguro. Por ello cada Estado miembro tienen la libertad de regular un seguro obligatorio a nivel nacional para los vehículos que no sean vehículos a motor, entre otros, los VMP.

Con esta regulación en nuestra normativa, ni a nivel estatal a través del RD 970/2020 o la Ley 18/2021, ni a nivel comunitario a través de la Directiva 2021/2118, se regula que para circular con los VMP sea preciso un seguro obligatorio como el requerido para circular con los vehículos a motor.

Al respecto JIMENEZ MORIANO señala que otros países de nuestro entorno que ya están regulando el seguro obligatorio para los VMP en Francia y Alemania es obligatorio desde 2019¹⁵.

El Proyecto de Ley por la que se modifican el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras (en adelante, Proyecto de Ley) transpone la Directiva UE 2021/2118 y al modificar el TRLRCSCVM, entre los cambios más destacables, crea en su Disposición adicional primera el seguro obligatorio de responsabilidad civil para los vehículos personales ligeros que no estén incluidos en el concepto legal de vehículo a motor, estableciendo que todo propietario de un vehículo personal ligero estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro que cubra la responsabilidad civil que cubra hasta la cuantía mínima del apartado 4 de dicha Disposición por cada vehículo de que sea titular.

El Proyecto de Ley regula que se consideran vehículos personales ligeros a efectos del seguro obligatorio de responsabilidad civil, los vehículos de una o más ruedas propulsados por motor que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima de fabricación entre 6 y 25 km/h, si su peso es inferior a 25 kg., o una velocidad máxima de fabricación entre 6 y 14 km por hora, si su peso es superior a 25 kg, incluyendo expresamente dentro de esta definición a los VMP.

Por otro lado, en dicha definición de vehículos personales ligeros sólo se excluyen de la misma a los vehículos diseñados y fabricados para ser utilizados exclusivamente por las fuerzas Armadas, los vehículos para personas con movilidad reducida y las bicicletas de pedales con pedaleo asistido (EPAC), cuando en la

definición de VMP que hemos analizado se contemplan muchas más exclusiones. Al respecto dicha Disposición adicional primera matiza que mediante orden de la persona titular del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa se podrán regular otras exclusiones.

Según lo establecido en la Disposición final segunda del Proyecto de Ley la exigencia de este nuevo seguro obligatorio para los vehículos personales ligeros, también aplicable a los VMP al ser incluidos como parte de dichos vehículos, entrará en vigor a partir del 2 enero de 2026, salvo que la norma reglamentaria del Gobierno que la desarrolle entre en vigor antes.

Es destacable que el Proyecto de Ley establece una norma específica de responsabilidad civil para los vehículos personales ligeros que circulen por el territorio nacional, por tanto también para los VMP, al regular en la Disposición adicional primera que estos vehículos personales ligeros, en tanto no sean objeto de una regulación específica, estarán sujetos al régimen de responsabilidad civil y seguro del TRLRCSCVM con ciertas particularidades, por lo que se les aplicará su régimen de responsabilidad civil objetiva automovilística en lugar del régimen de responsabilidad civil subjetiva de los artículos 1902 y 1903 del Código civil.

Entre las citadas particularidades destacan:

(i) la reducción del ámbito territorial del seguro obligatorio de los vehículos personales ligeros a España al no ser de aplicación el Título III del TRLRCSCVM, por lo que para los vehículos a motor si se aplicará la regulación sobre siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado en relación con el aseguramiento obligatorio, pero no para los vehículos personales ligeros;

(ii) la reducción de los importes de cobertura del seguro obligatorio de los vehículos personales ligeros al establecer que serán como mínimo en los daños a las personas, 6.450.000 € por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas, cuando para los vehículos a motor se establece en 70.000.000 €, y en los daños a los bienes, 1.300.000 € por siniestro, cuando para vehículos a motor se establece en 15.000.000 €; siendo cuestionable que, aunque el resultado de un accidente pueda ser el mismo con independencia de que lo produzca un vehículo a motor o un vehículo personal ligero, la reparación integral del daño se vea afectada por estas reducciones; y

(iii) la intervención limitada del Consorcio de Compensación de Seguros regulada en el artículo 11 del TRLRCSCVM al limitarse a daños personales que requieran atención sanitaria, en caso de lesiones o derivados del fallecimiento de la víctima, que se occasionen por vehículos personales ligeros, aunque reglamentariamente el Gobierno podrá extender estas funciones a la cobertura de daños materiales.

Asimismo, la Disposición adicional primera del Proyecto de Ley establece que reglamentariamente se podrá desarrollar la regulación de esta Disposición, encendiendo a la Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración que en un plazo máximo de seis meses a partir de la publicación en el BOE de esta ley de modificación del TRLRCSCVM emitan un informe razonado con una propuesta de desarrollo reglamentario del seguro obligatorio creado para los vehículos personales ligeros.

Teniendo en cuenta todos los elementos analizados que conforman la definición de VMP, se puede afirmar que, si un patinete eléctrico u otro vehículo son uti-

lizados para transporte personal desarrollando una velocidad superior a 25 km/h, siendo su peso de más de 50 Kg y/o no encajando con otro cualquiera de los citados elementos configuradores del concepto legal de VMP, dicho patinete eléctrico o vehículo no podrá ser considerado un VMP y será otro tipo de vehículo. Estos vehículos podemos denominarlos “*artefactos*” al no poder encuadrarse en las definiciones establecidas en nuestra normativa para otros vehículos como los vehículos a motor, ciclomotores, los vehículos personales ligeros, los VMP, las EPAC, etc.

Como nuestra normativa ha construido una definición compleja de los VMP, vamos a analizar como nuestros tribunales tienen en cuenta dicho concepto, pues el hecho de que un patinete eléctrico sea un VMP y, como tal, sea un vehículo y no vehículo a motor, o que un patinete eléctrico sea un “*artefacto*” tiene consecuencias civiles al afectar al régimen de responsabilidad aplicable a los conductores de tales vehículos.

I.2. TRATAMIENTO JURISPRUDENCIAL

La SAP de Álava (Secc. 1^a) de 18 de septiembre de 2017 analiza la normativa aplicable a los VMP en relación con una colisión de un vehículo a motor y un VMP, patinete eléctrico, en un paso de cebra, resultando concurrencia de culpas por la negligencia de ambos conductores debidamente acreditada en el procedimiento. En dicho análisis de normativa la Sala se refiere a lo establecido en la Instrucción 16/V-124 sobre los VMP que los califica como vehículos que se pueden usar por la calzada y por zonas peatonales si la normativa local así lo aprueba. Tras indicar que el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz no ha elaborado ordenanza alguna en desarrollo de dicha Instrucción, la Sala interpreta la aplicación del artículo 121.4 del Reglamento General de Circulación, sobre circulación en zonas peatonales, para deducir que el VMP cuando circula por una zona peatonal o cruza un paso de peatones debe adecuarse a la velocidad del peatón, y, por ello, la parte actora actuó negligentemente pues debió reducir la marcha al entrar en el paso de cebra y no lo hizo.

La SAP de Madrid (Secc. 18^a) de 29 de abril de 2022 estudia la normativa aplicable al desestimar el recurso de apelación de la compañía aseguradora del vehículo a motor contra la sentencia de instancia que estima la demanda interpuesta por la pasajera del VMP, patinete eléctrico, condenando a dicha aseguradora por las lesiones que sufre la actora cuando, como pasajera del patinete eléctrico, sufre una caída cuando el vehículo a motor golpea el VMP que ocupaba cuando el patinete eléctrico cruzaba un paso de peatones. La Sala señala que no puede obviarse que la regulación sobre VMP, contenida en el RD 970/2020 y antes en la Instrucción 2019/S-149 TV-108, no afectan a la resolución del litigio al ser anterior a dichas fechas, si es aplicable la Instrucción 16/V-124 que califica a los VMP como “vehículos” que pueden ubicarse físicamente en el ámbito de la calzada, siempre que se trate de vías expresamente autorizadas por la autoridad local, siendo aplicable lo dispuesto para la circulación de ciclos o bicicletas al no constar en los autos si existía al respecto normativa municipal para tales vehículos a la fecha del siniestro. Explica la Sala que de las pruebas puede deducirse que el vehículo a motor se introdujo en el paso de peatones sin darse cuenta que el pa-

tinete eléctrico se introducía en el mismo a mayor velocidad que a la marcha del peatón, por lo que podría ser tildarse de imprudente, pero la actora, como mero ocupante de uno de los vehículos intervenientes en el siniestro y su ajenidad a la conducción del mismo, hace que desaparezca el sustrato fáctico sobre la posible concurrencia de culpas.

La SAP de Almería (Secc. 1^a) de 6 de julio de 2022, en la estimación del recurso de apelación sobre la aplicación de los intereses a pagar por la compañía aseguradora demandada y condenada en instancia por el atropello de un VMP, patinete eléctrico, entiende que la controversia se centra en la consideración de si este vehículo era o no VMP. Respecto a dicha consideración, la Sala destaca que la actora en la demanda ya invoca la Instrucción 16/V-124 que los considera vehículos a los efectos de la aplicación de la LTSV, y la demandada contesta alegando lo incluido por la policía en el atestado sobre la no consideración del patinete eléctrico como un VMP, pero luego en el juicio cambian de criterio para alegar que si era un VMP. Además, la Sala señala que en dicha Instrucción no hay declaración sobre la asimilación de los VMP a los vehículos a motor, por lo que hay una laguna legal en el supuesto de los patinetes eléctricos, pues un año antes de la Instrucción 16/V-124 se aprueba en el año 2015 el TRLRCSCVM que no incluye en su ámbito de aplicación a los VMP. Por ello la Sala considera que, basándose la aseguradora en el criterio cambiante de la policía ante dicha situación normativa, sólo proceden los intereses ordinarios conforme al artículo 1108 del Código civil y no los del artículo 20 de la LCS.

La SAP de Lleida (Secc. 2^a) de 21 de septiembre de 2022 al desestimar el recurso de apelación de la compañía aseguradora y confirmar la sentencia de instancia, que condena a la aseguradora del ciclomotor asegurado al colisionar negligentemente con la demandante en vehículo para persona con movilidad reducida que tiene preferencia como peatón, pues tal consideración como peatón no ofrece duda según la normativa expuesta por la sentencia de instancia, siendo dicha normativa corroborada por el RD 970/2020 que cambia el Reglamento General de Vehículos modificando tanto la definición de vehículo a motor como incluyendo una nueva para VMP, excluyendo expresamente de ambos los vehículos para personas con movilidad reducida, por lo que no se puede aplicar analógicamente su equiparación a patinetes eléctricos VMP.

La SAP de Oviedo (Secc. 5^a) de 5 de abril de 2023 al desestimar el recurso de apelación y confirmar la sentencia de instancia, que establece la responsabilidad del conductor del VMP, patinete eléctrico, que atropella a un peatón cuando caminaba por la acera, aprovecha para realizar varias consideraciones sobre los VMP. Primero que la Instrucción 16/V-124 declara que son vehículos, pero no a motor, y que la Instrucción 2019/S-149 TV-108 lo confirma indicando que deben someterse a la aplicación de las normas de circulación como el resto de los usuarios de las vías. Segundo que el RD 970/2020 al modificar el Reglamento General de Vehículos exime a los VMP de precisar autorización administrativa para circular con ellos y los define distinguiéndolos de otros medios de locomoción, así como también al modificar el Reglamento General de Circulación menciona a los VMP en su artículo 38 para prohibir circular con ellos por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías y túneles urbanos. Tercero que la Ley 18/2021 al modificar la LTSV añade en el artículo 25 un nuevo apartado 5 para establecer que los VMP

y las bicicletas y ciclos no pueden circular por las aceras salvo excepción reglamentaria.

La SAP de Valencia (Secc. 11^a) de 25 de julio de 2023 al estimar el recurso de apelación y revocar la sentencia de instancia, aplicando concurrencia de culpas al conductor del VMP, patinete eléctrico, y al peatón, señala que el vehículo conducido por el demandado se califica como VMP cuya circulación ha sido objeto de la Instrucción 16/V-124 y de la Instrucción 2019/S-149 TV-108, que les definió como vehículos pero les excluyó de la calificación de vehículos a motor del Reglamento General de Circulación que limita su circulación prohibiéndoles circular por travesías, vías interurbanas, autopistas, autovías y túneles; por la LTSV que les prohíbe circular por aceras, salvo excepciones; y de la ordenanza municipal BOPV 21-7-2012 que impone en caso de circular por aceras y zonas peatonales acomodar su marcha a la del peatón.

II. RESPONSABILIDAD CIVIL DEL CONDUCTOR DEL VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL

II.1. RESPONSABILIDAD CIVIL DEL CONDUCTOR DEL VMP

Mientras que en nuestra normativa no exista una regulación específica sobre la responsabilidad civil para los VMP le es de aplicación a estos vehículos el régimen general de la responsabilidad civil extracontractual subjetiva por hecho propio del artículo 1902 del Código civil y por hecho ajeno del artículo 1903 del Código civil, basada en la culpa o negligencia, pues al no ser los VMP vehículos a motor no les es de aplicación el régimen de responsabilidad civil objetiva automovilística del TRLRCSCVM.

El conductor de un VMP será responsable de sus actos u omisiones que causan daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, respondiendo con su patrimonio por el daño causado, salvo que tenga asegurada la responsabilidad civil que pueda causar, por lo que se aplicará en estos casos la responsabilidad civil extracontractual subjetiva por hecho propio del artículo 1902 del Código civil, de forma que, como recuerda PEÑA LOPEZ esto implica que la víctima deberá probar que el accidente fue causado por una acción u omisión negligente del conductor del VMP¹⁶.

A los VMP les son aplicables los principios jurisprudenciales de la circulación de los vehículos a motor pues, como vehículos, sus conductores tienen que cumplir el Reglamento General de Circulación. Además, los VMP tienen que cumplir la LTSV pues la Ley 18/2021 elimina de la LTSV la referencia a vehículo a motor en su artículo 1, aplicándose la LTSV a cualquier vehículo. FUERTES LÓPEZ indica al respecto que, con esta modificación por la Ley 18/2021 del artículo 1 la LTSV, desaparece un anacronismo limitado a los vehículos a motor y que, ahora, alcanza a todo tipo de vehículos, es decir, todo aparato apto para circular por la vías o terrenos, incluidos los VMP¹⁷.

El principio de esta responsabilidad civil extracontractual subjetiva erige la culpa y la negligencia como límites al deber de no dañar a nadie y, como se ha indicado, quién reclame contra el conductor de un VMP tendrá que probar entre

otros elementos, la culpa o negligencia del conductor del VMP en el accidente al no haber inversión de la carga de la prueba por no aplicarse a los VMP el régimen de responsabilidad civil objetiva por la conducción de vehículos a motor.

En este sentido la SAP de Madrid (Secc. 8^a) de 15 de junio de 2021 confirma que responde el propietario de los perros por responsabilidad civil extracontractual objetiva del artículo 1905 del Código civil, pues no prueba la supuesta conducción imprudente del conductor del VMP, y la SAP de Alicante (Secc. 4^a) de 12 enero 2022 desestima el recurso, pues el actor que demanda al conductor del VMP no prueba la dinámica del accidente que confirme la negligencia del conductor del VMP.

En cambio, la SAP de Barcelona (Secc. 1^a) de 31 de enero de 2022 establece que responde el conductor del VMP ya que el demandante, peatón atropellado, prueba la negligencia del conductor del VMP que genera una situación de riesgo en la seguridad de los viandantes pues circulaba por la acera y no respetó la preferencia del peatón que salía de un bar.

Esta prueba podrá incluir cualquier incumplimiento de la normativa general de tráfico que los VMP como vehículos deben cumplir y, por ello, acredecir la dinámica del accidente esclareciendo sus circunstancias para determinar responsabilidades. MORELL ALDANA explica que ya se trata estos incumplimientos de la normativa desde las Instrucciones de la Dirección General de Tráfico, por ejemplo, respecto al uso de las prendas reflectantes o sistemas de alumbrados, considerándose conducción negligente cuando se realice conducción nocturna sin alumbrado ni prendas o elementos reflectantes¹⁸.

Si en el accidente con un VMP interviene otro vehículo, distinto de un vehículo a motor o un peatón, y el conductor del VMP sufre también daños provocados por la conducta del otro, al aplicar el régimen de responsabilidad civil extracontractual hay que tener en cuenta las circunstancias específicas de cada accidente pues podrán implicar que exista concurrencia de culpas de los intervenientes en cada caso, donde la prueba determinará las conductas culposas o negligentes de los otros participantes en el accidente.

La SAP de Valencia (Secc. 11^a) de 25 de julio de 2023 establece la concurrencia de culpas por el atropello de un peatón por un conductor de un VMP al confirmarse que el peatón no cruzaba por un paso de peatones y, por ello, se le imputa un 75% de la culpa al conductor del VMP, pues el manejo de este vehículo implica su obligación de ajustar su diligencia, y un 25% al peatón pues su conducta de cruzar por el sitio indebido es también causa del accidente.

En relación con los accidentes consistentes en una colisión mutua o recíproca entre vehículos en la que participe un VMP y no se puedan determinar las responsabilidades de los conductores, nos planteamos si es posible aplicar la doctrina de las condenas cruzadas¹⁹. Teniendo en cuenta que los VMP sólo son vehículos y no son considerados vehículos a motor, la respuesta es negativa pues esta doctrina se aplica solo al régimen objetivo de responsabilidad derivado del riesgo generado por la conducción de vehículos a motor establecido en la TRLRCSCVM. No obstante lo anterior, se podría plantear aplicar por analogía dicha doctrina a estos accidentes de tráfico donde esté implicado un VMP.

Esta responsabilidad civil extracontractual del conductor del VMP también se aplica por hecho ajeno en los términos del artículo 1903 del Código civil, por

lo que se genera responsabilidad de los padres, de los tutores, de los curadores representativos plenos, de los empleadores o de los titulares de centros docentes de enseñanza no superior si el VMP causa daños cuando es conducido por sus hijos si se encuentran bajo su guarda, por sus tutelados si es bajo su autoridad y con los que convivan, por las personas a las que presten apoyo los curadores con facultades de representación plena, por sus empleados o alumnos menores de edad en los períodos bajo control o vigilancia del profesorado. Esta responsabilidad por hecho ajeno implica una culpa *in eligendo* o *in vigilando* o *in educando* y sólo cesa si se prueba por los citados responsables que emplearon la diligencia de un buen padre de familia como prevención del daño.

Al respecto, MORELL ALDANA resalta que la Instrucción 2019/S-149 TV-108 ya aclaró que, en los casos de infracciones cometidas por menores de 18 años, los padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, responderán solidariamente de la infracción cometida por el menor, lo que es coherente con la interpretación jurisprudencial del Código civil que fija una responsabilidad objetiva (culpa *in vigilando*) y con inversión de carga de la prueba, en cuanto a la diligencia debida para evitar el daño y solidaria con el menor de edad²⁰.

Esto mismo se aplica por la SAP de Málaga (Secc. 4^a) de 30 de abril de 2020 al establecer que responden los padres de dos menores en virtud de la responsabilidad civil extracontractual subjetiva del artículo 1903 del Código civil por omisión de la diligencia *in custodiando* o *in vigilando*, respondiendo también los padres del pasajero del VMP, pues ambos menores, el conductor de este vehículo y su amigo que le acompañaba, bajaban una cuesta cuando atropellan a un peatón y las lesiones sufridas se agravan al coger el VMP más velocidad por el peso del pasajero, no aportándose prueba de que peatón provocase el accidente.

La responsabilidad civil extracontractual por hecho ajeno es directa y subjetiva objetivada (por culpa presumida) pues sólo cesará si los padres, tutores, curadores o los titulares del citado centro acreditan que emplearon toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño, tal como establece el último párrafo del artículo 1903 del Código civil, ya que responden de los actos de los menores sobre la base de los principios de la culpa *in vigilando* o culpa *in eligendo*.

En este sentido la sentencia de JPI de Pamplona (Provincia de Navarra) de 28 de junio 2021 trata la responsabilidad de los padres que surge en aplicación de los artículos 1902 y 1903 del Código civil, pues el conductor del VMP es un menor de edad, y se confirma la trasgresión del deber de vigilancia de los padres al no probarse por la madre de dicho menor haber empleado la diligencia de un buen padre de familia para evitar el daño causado al conductor del vehículo a motor que probó los daños materiales y la responsabilidad del conductor del VMP.

De la misma manera, la SAP de Pontevedra (Secc. 6^a) de 12 de mayo de 2022 determina que responden los padres en base a la responsabilidad civil extracontractual subjetiva del artículo 1903 del Código civil por omisión del deber de vigilancia al producirse el atropello del peatón en una acera por la que circulaba el menor conductor del VMP y los padres estaban en una terraza próxima y tenían la oportunidad de evitar el daño, no aportándose prueba que acredite que el peatón interviniese en la causa del accidente.

Se construye dicha responsabilidad por hecho ajeno con arreglo al principio de la culpa *in vigilando* de los que ostentan la guarda del menor en el momento del

accidente, si bien con la citada inversión de la carga de la prueba, pues estos guardadores deben controlar las actividades de los menores que están bajo su custodia incluyendo el momento en que causan el daño.

Respecto a la vulneración del deber de vigilancia apunta MORELL ALDANA, en su análisis de la SAP de Pontevedra (Secc. 6^a) de 12 de mayo de 2022, que esa resolución recuerda que la doctrina marca que la responsabilidad civil de los progenitores a consecuencia de los actos ilícitos realizados por los hijos sujetos a su potestad, se fundamenta en la vulneración del deber de vigilancia que les compete²¹.

La víctima de un accidente provocado por un VMP también podrá reclamar a la aseguradora del conductor del VMP por los daños y perjuicios sufridos en base a los artículos 18, 19, 20, 73 y 76 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (en adelante, LCS), regulando en el artículo 76 de la LCS la acción directa del perjudicado o su herederos contra la aseguradora para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, pudiendo reclamar a la aseguradora los intereses del artículo 20 de la LCS en el supuesto de que la aseguradora no pague las cantidades reclamadas y si se cumplen los requisitos de dicho artículo.

Como hemos analizado, por ahora, de acuerdo con nuestra normativa para circular con un VMP no es preciso que su conductor contrate un seguro obligatorio pues los VMP no son considerados vehículos a motor. Esto cambiará cuando se apruebe el Proyecto de Ley al crear en su Disposición adicional primera el seguro obligatorio de responsabilidad civil para los vehículos personales ligeros que no estén incluidos en el concepto legal de vehículo a motor y establecer que todo propietario de un vehículo personal ligero estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro que cubra la responsabilidad civil, ya que dicho Proyecto de Ley en su definición de vehículo personal ligero incluye expresamente a los VMP.

Mientras esto ocurra, en los accidentes donde interviene un VMP se podría plantear la reclamación contra la aseguradora de cualquier seguro voluntario contratado, como el seguro voluntario del hogar del propietario del VMP si el conductor de dicho vehículo es parte de la unidad familiar, pues de serlo, procede la cobertura en el seguro del hogar tanto de los daños que cause el asegurado, el propietario del VMP, como los que causen las personas que constituyan el núcleo o unidad familiar en la póliza contratada.

HURTADO YELO, al analizar la SAP de Madrid (Secc. 20^a) de 26 de noviembre de 2018 sobre un atropello por un VMP que contaba con seguro voluntario, destaca esa posibilidad de contratar el seguro voluntario por el propietario del VMP y, por tanto, resultar de aplicación en cuanto a la cobertura de la responsabilidad del propietario²².

Los seguros del hogar pueden cubrir los daños que se causen a terceros si se produce un accidente de un VMP dependiendo el alcance de la cobertura de cada seguro. Estos seguros de hogar responden en estos casos en virtud de lo que se denomina responsabilidad civil familiar, por medio de la cual, el seguro cubrirá los daños que un miembro de la familia, padres o hijos, causen en un tercero en su vida privada, siendo preciso que se pruebe que se vive en la vivienda asegurada si el que causa el daño no es el titular del seguro.

MORELL ALDANA destaca la aplicación de estos seguros de hogar al analizar la SAP de Almería (Secc. 1^a) de 6 de julio de 2002 relativa a un accidente de circulación con un VMP, pues se trata del resarcimiento de una responsabilidad civil de origen contractual al tener contratado el conductor demandado un seguro de responsabilidad civil tipo póliza de hogar que incluía en el aseguramiento los daños causados por el tomador del seguro²³.

La aprobación del Proyecto de Ley implicará un cambio importante en el tratamiento de la responsabilidad civil en los accidentes donde intervenga un VMP, pues por primera vez existirá una norma específica de responsabilidad civil para los VMP al ser considerados vehículos personales ligeros, ya que de acuerdo con la Disposición adicional primera los vehículos personales ligeros que circulen por el territorio nacional estarán sujetos al régimen de responsabilidad civil objetiva automovilística del TRLRCSCVM con ciertas particularidades. Por tanto, a los VMP se les dejará de aplicar el régimen de responsabilidad civil extracontractual subjetiva de los artículos 1902 y 1903 del Código civil.

II.2. TRATAMIENTO JURISPRUDENCIAL

II.2.A. *Sentencias de responsabilidad civil de conductores de VMP*

La SAP de Madrid (Secc. 8^a) de 15 de junio de 2021 confirma la sentencia de instancia que estimó la demanda, en base a la responsabilidad civil extracontractual del artículo 1905 del Código civil, por la caída sufrida por el demandante por causa de dos perros pequeños que iban sin atar y se rompe el tobillo cuando circulaba por el carril bici con un VMP, patinete eléctrico, por el parque de Madrid Río. Se alegó en el recurso de apelación que el patinete eléctrico genera una presunción de culpabilidad iuris et de iure, responsabilidad objetiva y responsabilidad por riesgo. La Sala no admite el argumento de la recurrente de culpar a la víctima por el riesgo que implica conducir un patinete eléctrico, pues en este supuesto entiende que no se sustenta la doctrina del riesgo, y confirma la responsabilidad civil extracontractual de la demandada basada en el artículo 1905 del Código civil destacando el carácter objetivo de la misma, basada en el riesgo consustancial a la tenencia de animales, estableciendo la presunción de culpabilidad del poseedor del animal obligando a indemnizar el daño causado, pues la Sala ha revisado la prueba testifical practicada en el acto de la vista y de ella se desprende, sin ningún género de dudas, que la causación del accidente se debió a la persecución de los perros que se acercaron corriendo muy próximos a la rueda del patinete, lo que provocó que el actor se asustara y acelerará el VMP cayendo después. Además, resalta la Sala que la parte demandada no ha probado que exista culpa exclusiva de la víctima, porque no ha acreditado que el conductor del VMP condujera de una manera imprudente, tampoco que hubiera ingerido alcohol ni que circulara a gran velocidad.

En la misma línea vemos la argumentación de la Sentencia de JPI de Pamplona/Iruña de 5 mayo 2021 que estima parcialmente la demanda por acción de responsabilidad extracontractual al amparo de los artículos 1902 y 1905 del Código civil por los daños personales padecidos por la parte actora como consecuencia

del ataque por un perro mientras circulaba por el carril bici montada en su VMP, patinete eléctrico, pues aunque se alega que no existe contacto físico del perro pues iba atado, se acredita que la actitud de dicho perro era agresiva y sobresaltó al conductor del vehículo propiciando su caída.

La SAP de Barcelona (Secc. 1^a) de 31 de enero de 2022 estima parte del recurso de apelación interpuesto por el conductor del VMP, patinete eléctrico, para disminuir el importe de la indemnización que debe pagarle dicho conductor al peatón que atropelló cuando iba andando por la acera. La Sala determina que el accidente tiene que encuadrarse dentro de la responsabilidad extracontractual por culpa del artículo 1902 del Código civil al apreciar negligencia en la conducta de la conductora del patinete eléctrico que generó una situación de riesgo en la seguridad de los viandantes. La Sala explica que el accidente no puede calificarse de fortuito (artículo 1105 del Código civil) pues la circulación de un patinete eléctrico por la acera impone a su conductor una especial atención ya que en la acera tienen prioridad los peatones.

La SAP de Logroño (Secc. 1^a) de 29 de noviembre de 2022 desestima el recurso de apelación presentado confirmando la sentencia de instancia que absolvía a la parte demandada de la demanda por las lesiones sufridas por la parte actora por el supuesto atropello de la hija de cinco años de la parte demandada que maneja un patinete eléctrico. La Sala explica que la sentencia de instancia concluye que no se ha probado el modo en que se produce el choque entre el demandante y la niña, y tampoco que el patinete fuese eléctrico o que la niña realizase algo inadecuado o peligroso, argumentando en el recurso de apelación que la responsabilidad de la demandada se basa en la conducta de riesgo de la menor al conducir un patinete y la falta de vigilancia de su padre. La Sala comparte el criterio de la sentencia de instancia, pues el testigo presentado por la actora no pudo concretar el modo en que se produce el accidente, su intervención se produce cuando el demandante ya está en el suelo, y respecto a si el vehículo era o no un patinete eléctrico hay contradicciones entre las declaraciones del testigo de la demandante, indica que era un VMP, y las de los testigos de la demandada, que indican que no era un patinete eléctrico, por lo que siendo la carga de la prueba de la parte actora en aplicación del artículo 1902 y 1903 del Código civil se desestima la reclamación.

La SAP de Oviedo (Secc. 5^a) de 5 de abril de 2023 desestima el recurso de apelación presentado confirmando la sentencia de instancia que estima íntegramente la demanda del peatón que colisiona con un VMP, patinete eléctrico, cuando caminaba por la acera, constando en el atestado de la policía que el VMP había arrollado al peatón. La Sala señala que los criterios legales de imputación de responsabilidad extracontractual son dos, la culpa y el riesgo, el primero, la responsabilidad subjetiva por culpa pura en base al artículo 1902 del Código civil y la atenuada vía artículo 1903 del Código Civil, y el segundo, el criterio de imputación objetiva debe ser establecido por una regulación específica (STS del 18 de marzo de 2016) y por eso la doctrina jurisprudencial rechaza como criterio de imputación la responsabilidad por culpa del artículo 1902 del Código civil o la creación de un riesgo no superior al ordinario. Por todo lo anterior, entiende la Sala que, sin poder elevar a la categoría de riesgo extraordinario la circulación de los VMP si requiere un grado de diligencia y cuidado acorde con dicho riesgo.

La SAP de Valencia (Secc. 11^a) de 25 de julio de 2023 estima el recurso de apelación, revocando la sentencia de instancia, y aplica la concurrencia de culpas en un accidente entre el conductor del VMP, patinete eléctrico, y un peatón. La Sala entiende que no puede excluirse ni la responsabilidad del conductor del patinete eléctrico ni la del peatón, pues ambos, por la dinámica del accidente, debieron apercibirse de la llegada del otro, aplicando un 75% de responsabilidad al conductor del VMP, al circular por la calzada con un vehículo sin adoptar las precauciones necesarias, y un 25% al peatón al no quedar probado que cruzase por el paso de cebra.

II.2.B. Sentencias de responsabilidad civil de menores conductores de VMP

La SAP de Burgos (Secc. 1^a) de 16 de enero de 2004 confirma la sentencia de instancia condenando al menor como responsable civil directo y a sus padres como responsables solidarios, pues la actuación del menor, circulaba en un VMP, patinete eléctrico, por la acera cuando atropella a un peatón que salía de un bar, causándole lesiones, constituye un claro caso de responsabilidad extracontractual del artículo 1902 del Código civil al acreditarse una negligente conducción del patinete eléctrico generadora de daño a la perjudicada y que obliga a reparar el daño por ésta sufrido.

La SAP de Málaga (Secc. 4^a) de 30 de abril de 2020 confirma la sentencia de instancia porque se acredita que los dos menores de edad que iban en un VMP, patinete eléctrico, uno conduciendo y otro de acompañante, cuando bajaban por una cuesta atropellaron al peatón, causándole lesiones, como consecuencia de esta acción indebida y peligrosa. La Sala señala que la jurisprudencia ha precisado que la responsabilidad civil de los padres dimanante de los actos ilícitos ejecutados por los hijos constituidos *in potestae*, a tenor del artículo 1903 del Código civil, se justifica tradicional y doctrinalmente por la transgresión del deber de vigilancia que a los primeros incumbe, omisión de la diligencia *in custodiando o in vigilando* que el legislador contempla partiendo de la presunción de culpa concurrente en quien desempeña los poderes y deberes integrantes de la patria potestad, con inversión consiguiente de la carga de la prueba, de manera que la demostración del empleo de las precauciones adecuadas para evitar el evento dañoso ha sido entendida por la doctrina jurisprudencial en concepto de marcada severidad, exigiendo una rigurosa prueba de la diligencia empleada, atemperándose a las circunstancias del tiempo y del lugar, lo que significa la inserción de un matiz objetivo en dicha responsabilidad, que prácticamente pasa a responder a criterios de riesgo en no menor proporción que los subjetivos de culpabilidad. Los presupuestos de la culpa extracontractual son, según reiterada jurisprudencia, una acción u omisión culposa o negligente, el daño causado, y la relación de causalidad entre conducta y resultado. Por tanto, procede la responsabilidad civil de los padres de ambos menores por los actos ilícitos de sus hijos, a tenor de este artículo 1903 del Código civil, por la transgresión del deber de vigilancia que a los padres incumbe por omisión de la diligencia *in custodiando o in vigilando*, pues no aportan ninguna prueba para justificar que la actuación de la actora provocase el accidente. En cuanto al acompañante del patinete eléctrico, se resalta que no obsta el hecho de

que el menor de edad no condujera el patinete eléctrico, ya que el mero hecho de ir como ocupante del mismo, cuando está diseñado para ser utilizado por una sola persona, supone por si solo una actuación negligente, que incidió de modo palpable en la causación del atropello al circular por una cuesta y provocar que el patinete eléctrico cogiese mayor velocidad.

La sentencia de JPI de Pamplona (Provincia de Navarra) de 28 de junio 2021 condena a la madre del menor, conductor del VMP, patinete eléctrico, responsable del accidente pues irrumpió en un paso de cebra a gran velocidad y golpea a un vehículo a motor que se encontraba allí causándole daños. Dicha responsabilidad se basa en la aplicación del artículo 1903 del Código civil, pues los padres son responsables de los daños causados por los hijos que se encuentren bajo su guarda, en aplicación del artículo 1902 del Código civil y del artículo 507 del Fuero Nuevo de Navarra que establece que quien por su negligencia o actividad arriesgada cause daño en la persona, patrimonio o interés ajenos deberá indemnizarlo según las circunstancias de cada caso. La parte actora acreditó la realidad del siniestro, los daños sufridos como consecuencia del mismo, su valoración y la responsabilidad del conductor de patinete eléctrico. A falta de prueba en contrario, la demandada no acreditó que había empleado toda la diligencia de un buen padre de familia para evitar el daño causado, procede la responsabilidad civil de la madre al amparo del artículo 1903 del Código civil, por la transgresión del deber de vigilancia que a los padres incumbe por omisión de la diligencia in custodiando o in vigilando.

La SAP de Valencia (Secc. 4^a) de 22 de mayo de 2020 confirma la sentencia de instancia porque se acredita que el menor que conducía el VMP, patinete eléctrico, no para ante la señal de stop adentrándose en la intersección y provocando que el ciclomotor, aun intentando evitarle, termine caído y arrastrado por la calzada con las consiguientes lesiones. Esto es suficiente para probar la falta de diligencia en la conducción del VMP por la calzada y responsabilidad de los padres del menor ex artículo 1903 del Código civil.

La SAP de Valladolid (Secc. 3^a) de 5 de julio de 2020 estima parcialmente el recurso de la parte actora, madre de un menor, pues se considera acreditado que el accidente sobrevino cuando encontrándose el vehículo asegurado detenido ante un semáforo y al ir a iniciar la marcha tras pasar a fase amarilla, irrumpió en el paso de peatones el VMP, patinete eléctrico conducido por un menor y con un ocupante, golpeándose con el lateral izquierdo. El juez de instancia rechazó la acción indemnizatoria apreciando culpa del conductor del patinete eléctrico, pero para la Sala queda acreditado que el semáforo no estaba en la fase verde, sino en la amarilla como prueba el atestado de la policía, lo que impone desplegar la precaución necesaria para advertir el peligro que implica la aproximación del patinete eléctrico que conducía la lesionada. A criterio de la Sala, teniendo en cuenta las circunstancias del accidente, se valora en 50% la concurrencia de conductas culposas.

La SAP de Pontevedra (Secc. 6^a) de 12 de mayo de 2022 confirma la sentencia de instancia al acreditarse la existencia de una colisión entre el menor que circulaba en VMP y la demandante y, como consecuencia, la demandante sufrió una fractura del segundo dedo del pie izquierdo. Se estima por la Sala la imputabilidad de este resultado lesivo de los padres del menor en virtud del artículo 1903 del Código civil, en tanto que, según establece la jurisprudencia, la responsabilidad civil de los padres a consecuencia de los actos ilícitos realizados por los hijos sujetos

a su potestad se fundamenta tradicional y doctrinalmente por la vulneración del deber de vigilancia que les compete, aunque no estén presentes en el momento del hecho. En el supuesto tratado los padres estaban en una terraza cercana y el atropello al peatón sucede en la acera, habiendo tenido los padres la oportunidad de evitar el daño, pero no adoptaron las medidas precisas.

II.2.C. Sentencias de responsabilidad civil relativas a compañías aseguradoras y a VMP

La SAP de Álava (Secc. 1^a) de 18 de septiembre de 2017 estima parcialmente el recurso, revocando parcialmente la sentencia de instancia, 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 circulaba con su VMP, patinete eléctrico, pues la Sala aprecia concurrencia de culpas por la negligencia tanto del conductor del vehículo a motor asegurado como del conductor del VMP. La parte actora circulaba con un patinete eléctrico cuando al introducirse en un paso de peatones fue golpeada por el vehículo asegurado que, aunque paró en el paso de cebra, al reanudar la marcha colisiona con el patinete eléctrico al no adoptar la diligencia debida al no tener en cuenta la presencia del patinete eléctrico en el paso de cebra. Por otro lado, dicho patinete continuó su trayectoria sin reducir la velocidad al haberse introducido en un paso de cebra.

La SAP de Madrid (Secc. 20^a) de 26 de noviembre de 2018 desestima el recurso de apelación y se confirma la indemnización, rectificando error material para incluir el importe correcto a pagar por la aseguradora del VMP, patinete eléctrico o *segway*, que atropelló al peatón cuando caminada por una zona peatonal durante la celebración de un campeonato de camiones, por una acción imprudente del conductor del vehículo. Se alegó la falta de legitimación pasiva al dirigirse la demanda contra la aseguradora del patinete eléctrico, pero la Sala la considera legitimada pasivamente como aseguradora del patinete eléctrico propiedad de su asegurada que contrató un seguro voluntario con cobertura de responsabilidad civil. Al acreditarse que el accidente se produce por un deficiente manejo del patinete eléctrico se genera responsabilidad civil tanto en su autor, como propietario, y derivativamente en la compañía aseguradora al amparo del artículo 73 de la LCS, procediendo por ello respecto a la aseguradora el abono de los intereses del artículo 20 de la LCS.

La SAP de Alicante (Secc. 4^a) de 12 de enero de 2022 desestima el recurso de apelación y confirma íntegramente la sentencia de instancia absolviendo al conductor de un VMP, patinete eléctrico, y su aseguradora pues no logra el actor acreditar que la causa del accidente sea imputable al actuar negligente del conductor del VMP asegurado, ya que quien demanda debe probar que concurren los requisitos del artículo 1902 del Código civil. El juez de instancia valora correctamente que no existen datos objetivos que indiquen cual es el marco en el que se desarrolla el siniestro, ni las condiciones que llevan a la mutua colisión de los vehículos, ya que la prueba documental y las manifestaciones de las partes nada aportan a los hechos, no pudiéndose llegar a una conclusión determinante de la culpabilidad de uno u otro conductor.

La SAP de Cantabria (Secc. 4^a) de 24 de febrero de 2022 desestima el recurso de apelación y confirma íntegramente la sentencia de instancia que condena al conductor de un VMP, patinete eléctrico, que chocó con un vehículo a motor en un paso de peatones a pagar una indemnización, parte al conductor del vehículo a motor y parte a su aseguradora. Quedo acreditado con la prueba que el conductor del vehículo a motor iba a menos velocidad de la permitida (50 Km/h) y que el conductor del VMP en el momento de la colisión se introdujo en dicho paso de peatones de forma súbita, sin mirar, no llevaba señal luminosa alguna ni en el patinete eléctrico ni en la ropa y no iba a pie sino montado en el VMP, por lo que quien introdujo el riesgo fue el conductor del patinete eléctrico.

La SAP de Logroño (Secc. 1^a) de 4 de abril de 2022 confirma la sentencia de instancia que establece la responsabilidad por los daños causados por el VMP, patinete eléctrico, que explota su batería en la vivienda de los propietarios, estimando la demanda de la aseguradora del hogar (acción de subrogación) al acreditarse que el VMP era defectuoso y condena solidariamente a la empresa vendedora y fabricante del vehículo por daños en la vivienda.

La SAP de Madrid (Secc. 18^a) de 29 de abril de 2022 desestima el recurso de apelación interpuesto por la aseguradora del vehículo a motor, confirmando íntegramente la sentencia de instancia que estimó la demanda interpuesta por la parte actora, pasajera del VMP, patinete eléctrico, condenando a la aseguradora del vehículo a motor a pagar la indemnización más los intereses del artículo 20 de la LCS desde la fecha de siniestro con imposición de las costas procesales devengadas. Con fundamento en el artículo 1902 del Código civil y el artículo 1 TRL-RCSCVM se presentó demanda de reclamación de cantidad contra la aseguradora del vehículo a motor que le causaron lesiones y secuelas cuando, atravesando un paso de peatones, el vehículo a motor golpeó el patinete que ocupaba. Explica la Sala que el siniestro no se produjo por ser pasajera, sino por la negligencia o del conductor del patinete o del conductor del vehículo o de ambos, pero nunca ni en mayor ni en menor grado, por la lesionada, sin perjuicio de las infracciones administrativas que esa indebida ocupación como pasajera pudiera determinar. Es obvio que cuando un vehículo se acerca a un paso de peatones ha de extremar la precaución y es previsible una irrupción inesperada en ese paso de un niño, un peatón o una bicicleta sin que ello determine una exoneración de responsabilidad en el conductor ni menos una concurrencia de culpas cuando el lesionado ni conduce ese patinete eléctrico menos aun cuando sólo es ocupante o pasajero.

La SAP de Almería (Secc. 1^a) de 6 de julio de 2022 estima el recurso de apelación para sólo revocar de la sentencia de instancia en lo relativo a los intereses aplicables en la condena a la compañía aseguradora de un vehículo a motor por atropello a un VMP, patinete eléctrico, para no aplicar los intereses del artículo 20 de la LCS sino los intereses ordinarios conforme al artículo 1108 del Código civil desde el día de la presentación de la demanda. La Sala entiende que había elementos de juicio suficientes para que la aseguradora confiará en el criterio de la policía local incluido en el atestado que aplicó la normativa existente, tanto estatal como municipal, para después retractarse en el acto del juicio indicando que si estaban ante un VMP, lo que alegaba la parte actora, por lo que la compañía de seguros puede legítimamente demorar el pago al existir discrepancia fundada sobre la cuantía de la indemnización respecto a los intereses aplicables.

La SAP de Lleida (Secc. 2^a) de 21 de septiembre de 2022 desestima el recurso de apelación presentado por la compañía aseguradora, confirmando la sentencia de instancia que condena a dicha aseguradora, pues entiende que el accidente entre el ciclomotor asegurado y la demandante, que conducía un scooter eléctrico para discapacitados, se produce por el negligente proceder del conductor de la motocicleta y que la parte actora no tiene culpa en el mismo y, además, tiene la preferencia al ser considerado peatón, responde la aseguradora en virtud del artículo 1 del TRLRCSCVM.

La SAP de Barcelona (Secc. 11^a) de 22 de septiembre de 2022 desestima el recurso de apelación y confirma íntegramente la sentencia de instancia que condena al conductor de un VMP, *segway*, que provocó la caída del conductor de un ciclomotor, al entrar de forma sorpresiva en la calzada, a pagar una indemnización parte al conductor del ciclomotor y parte a su aseguradora. Se acredita en el atestado de la policía que el ciclomotor circulaba correctamente y que la conducta del demandado fue antirreglamentaria al introducirse en la calzada por el paso de peatones por cuanto el semáforo que le afectaba estaba en fase roja y accede de forma no debida por el chaflán.

La SAP de Baleares (Secc. 3^a) de 1 de diciembre de 2022 estima el recurso de apelación parcialmente en cuanto al importe de la indemnización y a los intereses aplicables, pero no respecto a la responsabilidad de la aseguradora del vehículo a motor establecida por la sentencia de instancia en base al artículo 1902 del Código civil por al atropello sufrido por la parte actora que iba en VMP, patinete eléctrico, cuando cruzaba un paso de peatones. Aunque la recurrente alega que la demandante cruzada el paso de peatones montado en el VMP y en compañía de otra persona, la Sala entiende que el conductor del vehículo a motor debió extremar la precaución al encontrarse ante un paso de peatones y con visibilidad reducida por la furgoneta que tenía al lado, no habiendo acreditado que el conductor del patinete eléctrico irrumpiera de forma sorpresiva o que su conducta implicase culpa en el accidente. Por otro lado, no se aprecia que exista causa justificada para exonerar del pago de los intereses del artículo 20 de la LCS a la compañía aseguradora demandada, por lo que se le condena a su pago.

La SAP de Huesca (Secc. 1^a) de 31 de diciembre de 2022 estima parcialmente el recurso de apelación revocando la sentencia de instancia para, en lugar de absolver al conductor del vehículo a motor y a su compañía aseguradora, aplicar una concurrencia de culpas entre dicho vehículo a motor asegurado y el VMP, patinete eléctrico, aplicando los correspondientes intereses del artículo 20 de la LCS, al considerar responsable del accidente tanto al vehículo a motor como al VMP. La Sala indica que queda acreditado en el atestado de la policía que el conductor del VMP circulaba por un carril bici y que no estaba prevista dicha posibilidad en la ordenanza municipal, por lo que se aplica la Instrucción 2019/S-149 TV-108, debiendo el VMP como vehículo no cruzar por el paso de peatones, así como que el conductor del vehículo a motor no adoptó la precaución que exigían las señales verticales ni se cercioró de que nadie estuviera cruzando en ese momento el paso de cebra.

La SAP de Tarragona (Secc. 3^a) de 23 de marzo de 2023 estima el recurso de apelación, revocando parcialmente la sentencia de instancia, para, en lugar de sólo condenar a la compañía aseguradora del vehículo a motor, aplicar una con-

currencia de culpas entre dicho vehículo a motor asegurado y el VMP, patinete eléctrico, 50% cada uno. La Sala justifica dicha concurrencia porque según la Instrucción 16/V-124 los VMP podían circular por la calzada y el uso de los VMP debe realizarse atendiendo a las normas del ordenamiento jurídico vial, aplicándose el Reglamento General de Circulación, lo que no se cumple pues según el atestado de la policía el patinete eléctrico circulaba sin luces.

La SAP de Palmas de Gran Canaria (Secc. 5^a) de 12 de abril de 2023 estima parcialmente el recurso de apelación, revocando parcialmente la sentencia de instancia, para condenar a la compañía aseguradora del vehículo a motor que saltándose la señal de ceda el paso impactó en una rotonda contra el VMP, patinete eléctrico, de la parte actora procedente del carril bici. La Sala entiende que no se ha probado que la visibilidad del conductor del vehículo a motor se encontrase reducida y que no puede calificarse como sorpresiva la irrupción del VPM pues el accidente se produce en el carril exterior y cuando el patinete ya ha recorrido los 180º grados de la rotonda en su parte superior y es embestido frontalmente por el vehículo a motor. Se aplican los intereses del artículo 20 de la LCS.

La SAP de Granada (Secc. 4^a) de 29 de junio de 2023 desestima el recurso de apelación y confirma íntegramente la sentencia de instancia que desestima la demanda interpuesta por el conductor de una bicicleta contra el conductor de un VMP, patinete eléctrico, y el Consorcio de Compensación de Seguros. El accidente se produce cuando el demandante circulaba por un carril bici con su bicicleta y la demandada en patinete eléctrico, según su demanda, se cruza y provoca una caída a la parte actora. La Sala reitera lo ya aclarado por el juez de instancia, que el VMP no es un vehículo a motor y, por tanto, no amparado por el seguro obligatorio de dichos vehículos y, además, no se acredita el modo en que se produce la colisión.

III. RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA ARRENDADORA DEL VEHÍCULO DE MOVILIDAD PERSONAL

En el análisis de la posible responsabilidad de la empresa arrendadora del VMP en un accidente en el que interviene un VMP alquilado, estudiamos las alternativas de reclamación dependiendo de quién ha sufrido el daño, cuando la víctima es el arrendatario conductor del VMP alquilado y cuando la víctima es un tercero distinto de dicho conductor, teniendo en cuenta cómo nuestros jueces tratan en las sentencias dictadas sobre estos accidentes la normativa sobre VMP y los regímenes de responsabilidad aplicables.

III.1. RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA EMPRESA ARRENDADORA POR RECLAMACIÓN DEL ARRENDATARIO DEL VMP

Cuando quien reclama a la empresa arrendadora del VMP es el arrendatario conductor nos encontramos ante una reclamación de un consumidor frente a la empresa que alquila dicho vehículo mediante un contrato, por lo que esta empresa es responsable civil:

a) en su condición de prestadora de servicios de alquiler del VMP, por ello responde de los daños y perjuicios que ocasione frente a dicho consumidor arrendatario de acuerdo con la regulación 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, LGDCU), aplicándose el régimen general de responsabilidad objetiva regulado por el artículo 147 de la LGDCU, excepto si la empresa arrendadora prueba que cumple las exigencias y requisitos reglamentariamente establecidos y los demás cuidados y diligencias que exige la naturaleza del servicio prestado; y

b) en función del contrato de alquiler con el arrendatario del VMP, por ello responde de los daños y perjuicios que sufra el conductor del vehículo alquilado de acuerdo con la responsabilidad contractual, aplicándose el artículo 1101 del Código civil y siguientes si la empresa arrendadora resulta responsable del accidente por falta de conformidad del alquiler o por cualquier otro incumplimiento o cumplimiento defectuoso del contrato de alquiler, siendo la obligación principal de dicha empresa velar por el buen estado del vehículo alquilado, no pudiendo alquilar estos VMP si sufren algún tipo de daño y/o no sirven para la circulación.

El arrendatario conductor del VMP al reclamar contra la empresa arrendadora podrá instrumentar su reclamación vía el mencionado régimen de responsabilidad objetiva de la LGDCU o vía el citado régimen de responsabilidad contractual del Código civil, así como también podrá reclamar por ambas vías, eligiendo una como vía subsidiaria, al establecer el artículo 128 de la LGDCU su derecho a ser indemnizado y que las acciones reconocidas en la LGDCU no afectan otros derechos que pueda tener dicho perjudicado a ser indemnizado por daños y perjuicios, incluidos los morales, como consecuencia de la responsabilidad contractual o extracontractual aplicable.

El régimen de responsabilidad objetiva por daños causados por servicios defectuosos implica que el arrendatario conductor del VMP tendrá que probar cuál es la acción u omisión de la empresa arrendadora que ha causado el accidente, no siendo suficiente alegar sólo que el daño se produjo mientras conducía el vehículo alquilado.

Este régimen supone la ventaja de la inversión de la carga de la prueba pues, una vez que el arrendatario conductor del VMP prueba que la acción u omisión de la empresa de alquiler fue la causa del accidente, dicha empresa sólo podrá exonerarse de su supuesta responsabilidad probando el cumplimiento de las referidas exigencias, requisitos, cuidados y diligencias.

Teniendo en cuenta que los VMP no son vehículos a motor ni son servicios de transporte, no es de aplicación el régimen especial de responsabilidad del artículo 148 LDGCU por el cual los prestadores de servicios responden frente a los consumidores de los daños originados en el correcto uso de los servicios, pues, como opina PEÑA LÓPEZ los servicios de alquiler de VMP no encajan en las categorías del ámbito de aplicación de dicho artículo²⁴.

Al reclamar el arrendatario conductor del VMP a la empresa de alquiler los daños y perjuicios alegando la responsabilidad por daños causados por servicios defectuosos del artículo 147 de la LGDCU entra en juego la aplicación del artículo 130 de la LGDCU sobre la ineeficacia de las cláusulas de exoneración o limitación de la responsabilidad, por lo que resultan ineeficaces frente al arrendatario conduc-

tor del VMP alquilado perjudicado las cláusulas de exoneración o de limitación de responsabilidad civil que la empresa arrendadora haya podido incluir en el contrato de alquiler.

También se aplicará lo regulado en el artículo 86.2 de la LGDCU considerándose abusivas las cláusulas que limiten o priven al arrendatario conductor del VMP, como la exclusión o limitación de la responsabilidad de la empresa de alquiler del VMP en el cumplimiento del contrato por los daños o por la muerte o por las lesiones causadas a dicho arrendatario conductor por una acción u omisión de esta empresa.

Antes de que el arrendatario conductor alquile el VMP a la empresa arrendadora, esta empresa deberá facilitarle de forma clara, comprensible y accesible toda la información sobre las características principales de los servicios según lo establecido en el artículo 60 de la LDGCU, por lo que la falta de esta información podrá determinar la responsabilidad de la empresa arrendadora del VMP si el arrendatario conductor prueba que esta falta de información causó el accidente, además de constituir un claro incumplimiento contractual que hará responder a dicha empresa bajo la responsabilidad contractual del artículo 1101 del Código civil.

El arrendatario conductor del VMP deberá probar que la empresa arrendadora, antes de entregárselo, incumplió alguna de las obligaciones del contrato de arrendamiento, como por ejemplo la mencionada de informar al arrendatario conductor sobre las características y funcionamiento del VMP, la de entregar el VMP adecuado para servir al uso pactado y la de proporcionar a dicho arrendatario los elementos de seguridad precisos para circular con el VMP alquilado.

Nuestro ordenamiento jurídico por ahora no exige ninguna autorización administrativa para circular con VMP, por lo que la forma en que la empresa arrendadora del VMP cumple con su obligación de informar al arrendatario conductor del VMP sobre las características y funcionamiento del VMP alquilado podrá dar lugar a un incumplimiento base de la responsabilidad contractual si el arrendatario conductor prueba que el accidente sufrido fue causado por una falta de información.

En relación con el cumplimiento de los requisitos de información es de destacar que, entre otras obligaciones, en el artículo 60 de la LDGCU se incluye expresamente que la empresa arrendadora del VMP deberá indicarle al arrendatario sobre la lengua o lenguas en las que podrá formalizarse el contrato, cuando no sea aquella en la se le ha ofrecido la información previa a la contratación, incumbiendo a esta empresa de alquiler la carga de la prueba en relación con el cumplimiento de estos requisitos.

Será exigible a la empresa arrendadora del VMP la responsabilidad del accidente si se prueba que se ha producido porque el VMP alquilado no ha funcionado como debía o se ha roto por un defecto o falta del debido mantenimiento, ya que el VMP entregado al arrendatario conductor no era el adecuado para servir al uso pactado en el contrato de arrendamiento. En este caso la empresa de alquiler del VMP no será responsable si prueba que el accidente sufrido no se debe a dicho defecto o falta de mantenimiento, sino que fue provocado por el uso incorrecto del VMP por su arrendatario, por culpa de un tercero, por caso fortuito y/o por el estado de la vía donde ocurrió el accidente.

En cada reclamación habrá que comprobar que elementos de seguridad tenía que haber entregado la empresa arrendadora al arrendatario conductor para poder circular con el VMP alquilado según la normativa aplicable y el contrato de alquiler de dicho vehículo, siendo necesario probar cómo esta falta de elementos de seguridad ha afectado al accidente sufrido por dicho arrendatario conductor.

Puede ocurrir que el accidente sufrido por el arrendatario conductor del VMP sea causado tanto por incumplimiento de éste conductor como por el incumplimiento de las obligaciones de la empresa arrendadora del vehículo, por lo que será aplicable la alegación de la concurrencia de culpas de dicho conductor del VMP y de esta empresa de alquiler, reduciéndose entonces la indemnización proporcionalmente a cada uno de estos incumplimientos según la prueba aportada.

III.2. RESPONSABILIDAD CIVIL DE LA EMPRESA ARRENDADORA DEL VMP POR RECLAMACIÓN DE TERCERO

Examinamos cómo reclamar a la empresa arrendadora del VMP cuando quien sufre el daño en el accidente es un tercero distinto del arrendatario conductor de dicho vehículo. Este accidente puede ser resultado de una colisión del VMP con otros vehículos (ya sean vehículos a motor, ciclomotores, ciclos, bicicletas de pedales con pedaleo asistido o VPM) y/o con un peatón o de abandonar el VMP en la calle o calzada provocando la caída de un peatón.

Cuando sucede cualquiera de estos accidentes nos planteamos que alternativas de reclamación tiene el tercero que ha sufrido los daños contra la empresa arrendadora del VMP y/o propietaria de este vehículo y su correspondiente aseguradora.

Lo primero que comprobamos es si son de aplicación los régímenes de responsabilidad por daños originados en servicios a consumidores de los artículos 147 y 148 de la LGDCU al tratarse de una empresa prestadora de servicios de alquiler de VMP y, además, si resultan de aplicación los artículos 137 y 138 de la LGDCU y siguientes si el VMP alquilado resultase un producto defectuoso.

En cuanto a la posibilidad de basar en los artículos 147 y 148 de la LGDCU la reclamación del tercero contra la empresa arrendadora del VMP, la descartamos puesto que estos artículos regulan la responsabilidad de los prestadores de servicios respecto de los daños y perjuicios causados a los consumidores y usuarios, es decir, los arrendatarios conductores de los VMP alquilados, y, por tanto, el tercero queda excluido al no tener la condición de consumidor y usuario en este contexto.

Respecto a la posible reclamación del tercero contra la empresa arrendadora del VMP por ser un producto defectuoso, aunque la empresa de alquiler no sea su fabricante/productor, se podría entender que esta empresa es parte de la cadena de distribución del vehículo alquilado como su proveedor si el correspondiente productor no puede ser identificado a los efectos de los artículos 7 y 138.2 de la LGDCU. Exigir esta responsabilidad de la empresa arrendadora del VMP defectuoso se encuentra con la dificultad de acreditar por el tercero reclamante que el accidente fue consecuencia del defecto del VMP alquilado y que dicho defecto era preexistente al alquiler, es decir, no derivado del mal mantenimiento del VMP por

la empresa de alquiler. Estas pruebas pueden resultar muy difíciles de instrumentar o no aplicables, por lo que también descartamos esta vía de reclamación.

Por tanto, para instrumentar nuestra reclamación de tercero contra la empresa arrendadora del VMP nos queda acudir al régimen de responsabilidad cuando sufre los daños y perjuicios un tercero, en concreto al régimen de responsabilidad civil extracontractual subjetiva del artículo 1902 del Código civil por hecho propio, y para ello el tercero reclamante tendrá que probar que el accidente sufrido y el correspondiente daño fue causado por una acción u omisión interviniendo culpa o negligencia de la empresa de alquiler del VMP.

Por ello la SAP de Baleares (Secc. 4^a) de 27 de enero de 2021 indica que no procede la responsabilidad de la empresa arrendadora y propietaria del patinete eléctrico pues no se especifica en la demanda cuál es la actuación de esta entidad que resulte determinante del accidente, pues no consta que el vehículo presentara ninguna deficiencia en su funcionamiento que pudiera haber provocado o favorecido la colisión, siendo conocido que la responsabilidad por culpa extracontractual requiere para su apreciación, la concurrencia de una acción u omisión objetivamente imputable al agente, la culpa o negligencia por parte de éste, la realidad del daño causado y el nexo o relación de causalidad entre la acción u omisión y el daño causado.

En cuanto a la posibilidad de alegar por el tercero en su reclamación contra la empresa arrendadora del VMP la aplicación del régimen de responsabilidad civil extracontractual subjetiva por hecho ajeno del artículo 1903 del Código civil, hay que tener presente que nuestra jurisprudencia ha establecido que esta responsabilidad encuentra su fundamento en la culpa *in eligendo* o *in vigilando* en base a que la empresa que se beneficia de su actividad debe responder de los daños que ocasione. Por tanto, se podrá instrumentar dicha reclamación si se consigue probar que la empresa de alquiler y/o sus empleados en el desarrollo de su actividad de alquiler incurrieron en culpa o negligencia, pero no se podrá incluir bajo esta responsabilidad por hecho ajeno el accidente si es exclusivamente causado por la imprudencia del arrendatario conductor del VMP pues la empresa de alquiler no responde de los actos u omisiones de su cliente.

En relación con la aplicación del artículo 1903 del Código civil con fundamento en la culpa *in eligendo*, hay que resaltar que la normativa vigente no exige ningún tipo de formación vial ni autorización para la conducción de los VMP, por lo que la acreditación de la capacitación de los arrendatarios conductores para la conducción de los VMP alquilados y del cumplimiento de las obligaciones de la empresa arrendadora y/o de sus empleados en el desarrollo de la actividad de alquiler dependerá de cómo decidan estas empresas instrumentar sus alquileres y de cómo evolucione su criterio tras las sentencias que se vayan dictando por nuestros jueces y tribunales en las reclamaciones que se instrumenten contra las empresas propietarias y/o arrendadoras por estos accidentes con VMP.

En la reclamación el tercero tendrá que probar que los daños y perjuicios sufridos fueron causados por una acción u omisión interviniendo culpa o negligencia de la empresa arrendadora y/o sus empleados, siendo aplicable todo lo relativo al deber de diligencia de la empresa de alquiler del VMP, pues si probamos que esta empresa y/o sus empleados fueron negligentes en su actuación serán responsables.

Se podrá imputar responsabilidad a la empresa de alquiler del VMP si se prueba que el accidente sufrido por el tercero ha sido causado por la acción o la omisión culposa o negligente de dicha empresa y/o sus empleados ocurridas antes de entregar el VMP al arrendatario conductor o después, cuando el VMP ya lo tiene el arrendatario conductor, si la empresa arrendadora de acuerdo con la normativa aplicable y/o el contrato con el arrendatario conductor del vehículo tiene el deber de controlar determinadas acciones de dicho arrendatario. Por ejemplo, cuando el accidente que sufre el tercero es ocasionado por la conducción del VMP por persona que no reúne las condiciones precisas para dicha conducción, por el abandono del vehículo en lugar no habilitado al efecto, por la falta de información sobre el manejo o funcionamiento del VMP o por fallo o defecto del mismo.

En estos supuestos, además de probar la existencia de estas acciones u omisiones, será preciso probar la existencia de nexo causal entre la acción u omisión culposa o negligente de la empresa de alquiler y/o sus empleados y el accidente sufrido por el tercero para que esta empresa sea responsable del accidente, ya que, como indica PEÑA LOPEZ, se podrá cuestionar dicho nexo causal si se prueba, por ejemplo que la empresa arrendadora incumplió sus deberes de información acerca de cómo circular en la ciudad, pero el accidente fue ocasionado por un conductor habitual de VMP que conocía perfectamente el funcionamiento del vehículo y las ordenanzas de tráfico locales²⁵.

A las empresas arrendadoras de VMP para la prestación de sus servicios se les exige la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil para cubrir los posibles daños y/o lesiones a terceros que ocasione el uso del VMP alquilado. Por lo tanto, el tercero que es víctima de un accidente con el VMP alquilado también podrá reclamar a la aseguradora de la correspondiente empresa de alquiler por los daños y perjuicios sufridos en base a los artículos 18, 19, 20, 73 y 76 de la LCS, regulando en el artículo 76 de la LCS la acción directa del perjudicado o sus herederos contra la aseguradora para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar. Cuando el tercero opte por reclamar a la aseguradora de la empresa arrendadora podrá además reclamar los intereses del artículo 20 de la LCS en el supuesto de que la aseguradora no pague las cantidades reclamadas y si se cumplen los requisitos de dicho artículo. No obstante, estos seguros de responsabilidad civil obligatorios para las empresas arrendadoras suelen estar limitados cuantitativamente y/o contener exclusiones por lo que es conveniente antes de iniciar una acción directa conocer el contenido del contrato de seguro suscrito.

En un accidente con intervención de un VMP alquilado donde proceda la supuesta responsabilidad de su conductor y de la empresa arrendadora del vehículo, cuando se pueda optar por demandar sólo a la compañía aseguradora de la empresa de alquiler responsable vía aplicación del artículo 76 de la LCS, es conveniente considerar demandar también al conductor del VMP alquilado pues podría ocurrir que se desestime la reclamación contra la aseguradora si se prueba la culpa exclusiva del conductor del VMP en el accidente.

En este sentido, la SAP de Barcelona (Secc. 11^a) de 31 enero de 2022 establece que se debió reclamar al conductor del VMP vía el artículo 1902 del Código civil pues se acreditó que su negligencia fue la única causa del accidente no procediendo la responsabilidad de la empresa aseguradora en virtud del artículo 76 de la LCS, acción directa, pues no se probó el mal desempeño de las funciones de los

empleados de la empresa de alquiler del VMP o que el accidente se produjese por el mal funcionamiento del VMP.

Es importante destacar que el tercero, que sufre daños y perjuicios como consecuencia de un accidente en el que es parte un VMP alquilado, podrá aplicar en su reclamación respecto a los daños y perjuicios causados por este vehículo el correspondiente régimen de responsabilidad civil extracontractual subjetiva, pero hasta que no se apruebe regulación específica al respecto no podrá aplicar el régimen de responsabilidad objetiva propio de la responsabilidad civil automovilística establecido por el TLRCSVCM pues el VMP no es un vehículo a motor. Como hemos visto en el análisis del Proyecto de Ley está en cierres dicha regulación específica para que si se puede aplicar a estos accidentes dicho régimen de responsabilidad objetiva.

Mientras se aprueba dicha regulación específica, el régimen objetivo del TLRCSVCM entrará exclusivamente en juego si en el accidente no sólo interviene un VMP sino que también interviene un vehículo a motor como otro causante del daño que sufre el tercero, por lo que se tendrá que aplicar la concurrencia de culpas si resultan responsables del accidente tanto el conductor arrendatario del VMP y/o la empresa de alquiler del VMP como el conductor del vehículo a motor, instrumentándose la reclamación del tercero contra el conductor arrendatario del VMP y/o la empresa de alquiler, según proceda, en base a la responsabilidad civil extracontractual y contra el conductor del vehículo a motor en base a la responsabilidad civil objetiva automovilística.

En este análisis nos queda plantear si el tercero podrá reclamar a la empresa arrendadora en su condición de propietario del VMP alquilado. Cuando se trata de vehículos a motor el propietario responderá en virtud de los artículos 1903 del Código civil y 120.5 Código penal pues son también responsables civilmente, en defecto de los que lo sean criminalmente, las personas naturales o jurídicas titulares de vehículos susceptibles de crear riesgos para terceros, por los delitos cometidos en la utilización de aquellos por sus dependientes o representantes o personas autorizadas.

Según esta regulación la responsabilidad civil del propietario del vehículo a motor es subjetiva y por el riesgo que supone la circulación del vehículo a motor. Respecto a la responsabilidad civil del propietario en el anterior apartado II.2.B., sobre sentencias de responsabilidad civil de aseguradoras de conductores de VMP, hemos tratado que la SAP de Madrid (Secc. 20^a) de 26 de noviembre de 2018 entiende que, una vez que queda probado que el accidente se ha producido por un deficiente manejo del VMP, dicha actuación genera responsabilidad civil no sólo para dicho conductor sino también para el propietario y derivativamente para su aseguradora por estar incluida esa responsabilidad dentro de la cobertura del seguro contratado, respondiendo la aseguradora vía el artículo 73 de la LCS.

La STS de 18 mayo de 2017 en relación con STS de 16 diciembre de 2008, al tratar la responsabilidad por riesgo que crea la conducción de un vehículo a motor, ha establecido un criterio de imputación de la responsabilidad derivada de daños a las personas causados con motivo de la circulación fundado en el principio objetivo de la creación de riesgo por la conducción. Este principio solamente excluye la imputación cuando se interfiere en la cadena causal la conducta o la negligencia del perjudicado (si los daños se deben únicamente a ella) o una fuer-

za mayor extraña a la conducción y al funcionamiento del vehículo, salvo, en el primer caso, que concurra también negligencia del conductor, pues entonces procede la equitativa moderación de la responsabilidad y el reparto de la cuantía de la indemnización. El riesgo específico de la circulación aparece así contemplado expresamente en la ley como título de atribución de la responsabilidad, frente a la tradicional responsabilidad por culpa o subjetiva en que el título de imputación es la negligencia del agente causante del resultado dañoso.

Los VMP no son vehículos a motor, pero si podría interpretarse que son vehículos susceptibles de crear riesgos, el riesgo que implica su conducción al igual que supone un riesgo la conducción de un vehículo a motor. Por tanto, al amparo de los artículos 1903 del Código civil y 120.5 del Código penal se podría plantear que la empresa alquiler responda en su condición de propietaria del VMP alquilado.

En cuanto a la aplicación del artículo 120.5 del Código Penal, vemos que este artículo se refiere a vehículos susceptibles de crear riesgos para terceros, no se refiere a vehículos a motor sino a vehículos, y a delitos cometidos en la utilización de los referidos vehículos, por tanto, también aplicable a delitos cometidos por VMP. PALOMINO MORALEDA, al analizar la SAP de Zaragoza (Secc. 1^a) de 21 abril de 2023, reflexiona sobre la diferente fundamentación que el riesgo supone en la responsabilidad civil y en la penal, indicando que en este caso siguiendo la teoría del riesgo será civilmente responsable quien genere un riesgo excesivo, aunque el mismo sea lícito, toda vez que genera culpa civil²⁶.

Es discutible la interpretación extensiva de la dependencia vía aplicación del artículo 1903 del Código civil en conexión con este artículo 120.5 del Código penal, pues se puede defender que el artículo 1903 del Código civil describe unos supuestos en los que la relación de dependencia se justifica por una relación especial cuya existencia puede ser discutida respecto a la empresa arrendadora propietaria de los VMP y el conductor del VMP que se lo ha alquilado.

Respecto a la responsabilidad de la empresa arrendadora aplicando el criterio del riesgo, la STS de 24 septiembre de 2009 indicó que el artículo 1903 del Código civil no puede aplicarse 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.

La STS de 14 de marzo de 2011 aclaró que la doctrina del riesgo no elimina la necesidad de acreditar la existencia de una acción u omisión culposa 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.

En virtud de este régimen de responsabilidad subjetiva el criterio de atribución de responsabilidad civil en los accidentes en los que participe un VMP será la culpa o negligencia, pero también habrá que tener en cuenta la posibilidad de aplicar la teoría del riesgo cuando los VMP sean alquilados a una empresa de *sharing* y el conductor del VMP cause daños a terceros ya que a día de hoy nuestra jurisprudencia está dividida.

Existen casos en los que se resuelve que sólo es responsable la empresa arrendadora que alquila el VMP si se acredita su culpa en el accidente, pues no alcanza la responsabilidad del arrendatario conductor del VMP por sus propios actos a la empresa arrendadora, ya que entienden que ni el riesgo es un criterio de imputación de culpa ni el artículo 1903 del Código civil cobija la responsabilidad de la propiedad del vehículo (SAP de Baleares (Secc. 4^a) de 27 de enero de 2021 y la SAP de Barcelona (Secc. 11^a) de 31 enero de 2022).

Pero hay otros supuestos en los que nuestra jurisprudencia aprecia que hay responsabilidad de la empresa arrendadora del VMP al entender que hay responsabilidad basada en el riesgo que implica alquilar dicho vehículo, pues se trata de una actividad de riesgo (SAP de Zaragoza (Secc. 5^a) de 21 de abril de 2023) resaltando la facilidad de acceder al servicio de alquiler de un VMP sin garantizar que el conductor tenga la formación vial precisa para circular con dicho vehículo, o basada en que quién alquila un VMP está obteniendo un beneficio de dicho alquiler por lo que podrá proceder la responsabilidad civil derivada del desarrollo de una actividad empresarial, ya que quien se beneficia de esta actividad habrá de responder de los perjuicios que irrogue (SAP de Baleares (Secc. 3^a) de 8 de octubre de 2009).

HURTADO YELO, respecto a esta responsabilidad de la empresa arrendadora del VMP por el lucro que obtiene en su actividad, al analizar la SAP de Baleares (Secc. 3^a) de 8 de octubre de 2009 indica que sí considera que la persona que se dedica al alquiler de un VMP responde de los daños producidos por su conductor, pues obtiene un lucro por dicho alquiler, alcanzándole la responsabilidad contemplada en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil, no se discute la responsabilidad del conductor del patinete eléctrico en la causación de aquellos y dicho codemandado no alega causa alguna de exoneración de responsabilidad²⁷.

Pasamos a analizar nuestra jurisprudencia al respecto ya que no hay consenso respecto a la responsabilidad del arrendador de VMP que explota comercialmente el uso de los mismos.

III.3. TRATAMIENTO JURISPRUDENCIAL

III.3.A. *Sentencias de la responsabilidad civil de la empresa arrendadora del VMP por aplicación del criterio del riesgo*

En las reclamaciones de accidentes en los que están involucrados VMP alquilados, algunas Audiencias Provinciales condenan a las empresas propietarias y/o arrendadoras de estos VMP y/o a sus aseguradoras al estimar la responsabilidad civil extracontractual, al amparo de los artículos 1902 del Código civil y 1903 del Código civil, aplicando el criterio del riesgo pues consideran que la circulación de los VMP alquilados implica un riesgo del que obtienen un lucro. Esta atribución de la responsabilidad no ha sido aceptada por otras Audiencias Provinciales que entienden que el alquiler de un VMP no implica una actividad especialmente peligrosa a efectos de aplicación del criterio del riesgo.

La SAP de Barcelona (Secc. 17^a) de 11 de junio de 2019 estima la responsabilidad de la empresa arrendadora de bicicletas, patinetes y vehículos eléctricos

para turistas en Barcelona y de su aseguradora por el atropello de una menor que estaba en la terraza de un bar por un turista con bicicleta eléctrica alquilada. La Sala considera la responsabilidad de la empresa arrendadora no sólo por el artículo 1902 del Código civil sino también por el artículo 1903 del Código civil, por culpa *in eligendo*, por no valorar correctamente la idoneidad del conductor arrendatario de la bicicleta eléctrica alquilada y la responsabilidad derivada del desarrollo de una actividad empresarial de la que se obtiene lucro, aplicando la responsabilidad de su aseguradora en virtud del artículo 76 de la LCS. El Juez de instancia desestimó la demanda porque no apreció responsabilidad de la empresa arrendadora, el actor es quien debe probar la culpa o falta de diligencia de los empleados de la empresa arrendadora pues el alquiler no implica un riesgo considerablemente anormal en relación con los estándares medios y, además, no se puede achacar responsabilidad a la demandada por el mero hecho de obtener beneficios económicos de su actividad. El Juzgador de instancia también consideró que, según la prueba aportada, el atropello se produjo por la actuación voluntaria de la conductora de la bicicleta al conducir a una velocidad inadecuada a la zona en la que se hallaba y, además, el daño no fue debido a una dejación de competencias de la empresa demandada, ni es la actividad a que se dedica la que lo causa, sino una conducta concreta de un tercero. La Sala discrepa con dichos argumentos pues entiende que la jurisprudencia ha señalado que la responsabilidad del empresario por hecho ajeno prevista en el artículo 1903 del Código civil, encuentra fundamento bien en la culpa *in eligendo o in vigilando*, bien en el principio según el cual quien se beneficia de una actividad empresarial debe responder de los daños ocasionados en su ámbito, bien en la presunción de creación de un riesgo.

La SAP de Baleares (Secc. 3^a) de 8 de octubre de 2009 estima el recurso de apelación, revocando la sentencia desestimatoria, pues confirma la responsabilidad de la parte demandada, arrendador y propietario del VMP, patinete eléctrico, y de su aseguradora por los daños materiales causados por el patinete eléctrico alquilado al chocar con el vehículo a motor de la parte actora. La Sala entiende la responsabilidad del propietario del patinete eléctrico y de su aseguradora, del primer codemandado al dedicarse al alquiler de estos vehículos, obteniendo un lucro por ello en base a los artículos 1902 y siguientes del Código civil y no cuestionar dicho codemandado ni el accidente ni la responsabilidad del conductor arrendatario del VMP y habiéndose probado los daños y la titularidad del patinete eléctrico sin alegar causa alguna de exoneración de responsabilidad por el propietario arrendador.

La SAP Zaragoza (Secc. 5^a) de 21 de abril de 2023 estima el recurso de apelación para revocar la sentencia de instancia, pues sólo condenaba al conductor del VMP, patinete eléctrico alquilado, que choca con un vehículo a motor y le causa daños materiales y lesiones al conductor del vehículo a motor, para condenar solidariamente a la entidad arrendadora y propietaria del patinete eléctrico. Al ser un VMP alquilado se reclama a la empresa arrendadora y propietaria, también a su aseguradora, por responsabilidad por culpa *in eligendo* al explotar la actividad de alquiler de VMP. La Audiencia entiende que responden solidariamente el conductor del patinete eléctrico VMP y la empresa arrendadora de dicho vehículo por la teoría del riesgo pues estos vehículos son aptos para crear serias situaciones de riesgo en la circulación. Destaca la Sala que resulta determinante que para la

explotación de este negocio de alquiler de VMP el pliego de condiciones técnicas imponga un seguro que cubra los daños tanto de los conductores de estos vehículos como para los terceros en general, pues la normativa municipal constata la situación de peligro que impone a los que explotan la actividad singulares riesgos de elección de los usuarios de sus vehículos alquilados y les extiende la responsabilidad de los mismos, siendo una clara valoración de la actividad arriesgada que permite la inversión de la carga de la prueba para que la empresa arrendadora propietaria acredite que cumplió con diligencia la elección del arrendatario para asegurarse que conocía el funcionamiento del VMP y las normas de circulación. Respecto a este riesgo la Sala argumenta que la actividad ejercida por la entidad propietaria de los VMP puede ser considerada una actividad de riesgo porque no parece realizar una discriminación individualizada de sus clientes, sólo llenan formulario electrónico, y se aceptan sin tener la certeza de si el arrendatario conoce el funcionamiento del vehículo alquilado y las reglas de circulación en la ciudad.

Compartimos el tratamiento que la citada SAP de Zaragoza (Secc. 5^a) de 21 de abril de 2023 realiza de la aplicación de la teoría del riesgo por el riesgo que implica la actividad que explota la empresa arrendadora propietaria de los VMP por el riesgo que implica la circulación de estos vehículos, siendo condenado por hecho propio en aplicación del artículo 1902 de Código civil y no por hecho ajeno en virtud del artículo 1903 del Código civil. La empresa propietaria del VMP, que se lucra por el alquiler de este vehículo, está generando un riesgo al alquilarlo pues será conducido por un conductor que podrá o no cumplir con la LTSV y, más teniendo presente que para circular con los VMP no se exige ningún tipo de autorización administrativa y tampoco ningún tipo de formación vial, por lo que consideramos que la conducción del vehículo alquilado entraña un riesgo considerablemente superior al estándar. Nuestro Tribunal Supremo ya lo apuntó para la responsabilidad por riesgo que crea la conducción de un vehículo a motor, por lo que entendemos que también puede aplicarse a los VMP en cuanto la obligación de sus conductores de cumplir con la LTSV al conducir vehículos en nuestras calzadas.

III.3.B. Sentencias de la responsabilidad de la empresa arrendadora del VMP y la prueba del cumplimiento de sus obligaciones

Varias Audiencias Provinciales estiman que los daños causados por negligencia del conductor arrendatario del VMP no implican la responsabilidad civil extracontractual por hecho ajeno del 1903 del Código civil de la empresa propietaria y/o arrendadora del VMP y/o su aseguradora cuando se acredita que dicha empresa de alquiler cumplió con sus obligaciones sin incurrir en culpa o negligencia. Por tanto, para que la empresa de alquiler sea responsable es preciso probar que el accidente se produjo como consecuencia de un incumplimiento de sus obligaciones o las de sus empleados.

La SAP de Baleares (Secc. 4^a) de 27 de enero de 2021 indica que de la prueba practicada en el procedimiento resulta la responsabilidad exclusiva del arrendatario conductor del VMP, patinete eléctrico, y, por ello, no procede la responsabi-

lidad de la empresa arrendadora y propietaria del patinete eléctrico al no apreciarse la culpa *in vigilando o in eligendo* del artículo 1903 del Código civil en la actuación de esta empresa ni ser atribuida la misma por el peatón atropellado. Se planteó la demanda sólo contra la empresa propietaria y arrendadora del VMP sin explicar que acción u omisión de esta empresa fue la que causó el accidente. En el procedimiento se acredita la culpa del arrendatario conductor del patinete eléctrico al perder el control del vehículo cuando circulaba en dirección prohibida embistiendo al peatón que caminaba por la calzada junto a la acera, pero no se prueba la actuación u omisión de la empresa arrendadora del patinete eléctrico ni que el estado de este vehículo o su funcionamiento fuese la causa del accidente. La Sala aclara respecto a la falta de responsabilidad de la empresa arrendadora y propietaria que el Tribunal Supremo en numerosas resoluciones ha declarado que el riesgo no puede erigirse en criterio de responsabilidad y que la aplicación de la doctrina del riesgo, que solo es posible en supuestos de riesgos extraordinarios, no implica una responsabilidad objetiva fundada en el resultado o en el propio riesgo creado sino que, sin prescindir del elemento esencial de la culpa, a lo más que llega es aceptar la aplicación del principio de la proximidad o facilidad probatoria o una inducción basada en la evidencia a daño desproporcionado o falta de colaboración del causante del daño, cuando éste está especialmente obligado a facilitar la explicación del daño por sus circunstancias profesionales o de otra índole. Incluyendo como ejemplo referencia a la STS del 14 de marzo de 2011 que añade que la doctrina del riesgo no elimina la necesidad de acreditar la existencia de una acción u omisión culposa a la que se pueda causalmente imputar el resultado lesivo, sin perjuicio, eso sí, de que, en orden a apreciar la concurrencia del elemento subjetivo o culpabilístico, deba de tenerse en cuenta que un riesgo mayor conlleva un deber de previsión mayor por parte de quien lo crea o aumenta.

La SAP de Barcelona (Secc. 11^a) de 31 de enero de 2022 estima el recurso de apelación interpuesto por la compañía aseguradora, revocando íntegramente la sentencia de instancia, absolviendo a dicha aseguradora. El peatón fue golpeado por un VMP, patinete eléctrico, cuando caminaba por el Moll d'Espanya de Barcelona, siendo el vehículo propiedad de VIP RENTAL BARCELONA, S.L. y estando asegurada la responsabilidad civil por la compañía aseguradora WR BERKLEY EUROPE AG SUCURSAL EN ESPAÑA. La Sala señala que el núcleo del litigio es determinar si el daño sufrido por el peatón al ser golpeado por el vehículo asegurado debe ser indemnizado por la compañía aseguradora con cargo a la póliza por ser civilmente responsable del accidente sufrido la asegurada VIP RENTAL BARCELONA SL y sus empleados en el desempeño de sus funciones y deberes. La Sala destaca que como no se alegó la cláusula de exclusión, se podría aceptar la cobertura del daño sufrido por la peatón si el golpe lo hubiera recibido cuando alguno de los empleados de la citada empresa estuviera manejando el patinete eléctrico o si fuese como consecuencia de un defectuoso funcionamiento del patinete, pero se acreditada en la demanda que fue el negligente manejo del conductor del VMP, quien había alquilado dicho vehículo a VIP RENTAL, quien provocó los daños a la peatón, quedando esta conducta fuera de la cobertura de la póliza. Se estima que no se le puede imputar responsabilidad a la empresa propietaria y arrendadora del patinete eléctrico, ni a su personal, por lo que tampoco a la compañía aseguradora del atropello del peatón. Como se presentó la demanda sólo

contra la aseguradora vía acción la directa (artículos 1, 73 y 76 de la LCS) la Sala entiende que está acreditado en el procedimiento que el atropello del peatón se produjo por el negligente manejo del arrendatario conductor del patinete eléctrico siendo el único responsable conforme al artículo 1902 del Código civil, pues dicho conductor es ajeno al ámbito de organización y control de la empresa propietaria y arrendadora del patinete eléctrico.

III.3.C. Sentencias de la responsabilidad de la empresa vendedora del VMP defectuoso

Al no encontrar sentencias de Audiencias Provinciales en las que se reclame contra la empresa arrendadora del VMP vía el régimen de responsabilidad objetiva de la LGDCU por daños causados por servicios prestados al conductor arrendatario de dicho vehículo, pasamos a analizar por su interés un par de sentencias de Audiencias Provinciales donde se estima responsable a la empresa vendedora de VMP vía aplicación del régimen de responsabilidad objetiva de la LGDCU por ser el VMP, patinete eléctrico, un producto defectuoso o el demandante atropellado un consumidor.

La SAP de Málaga (Secc. 4^a) de 13 de diciembre de 2021 estima parcialmente el recurso de apelación, pues corrige el porcentaje de concurrencia de culpas aplicado por la sentencia de instancia a los codemandados, el 70% al conductor del VMP, patinete eléctrico, y el 30% a la empresa vendedora del vehículo, confirmando la responsabilidad objetiva de la empresa vendedora del VMP en el atropello sufrido por un cliente cuando otro está probando el VMP dentro de la tienda, al ser el cliente consumidor, artículo 25 y siguientes de la LGDCU, aplicando también la responsabilidad civil extracontractual de los artículos 1902 y 1903 del Código civil. Queda acreditado que el conductor del VMP actuó de forma negligente al perder el control del vehículo durante la prueba del mismo dentro del establecimiento, pero también estima la concurrencia de culpa del 50% de la empresa vendedora del VMP por incumplimiento de dicha empresa sus obligaciones de seguridad al permitir pruebas de vehículo en el pasillo de la tienda. Confirma la Sala que la empresa vendedora ha incurrido en responsabilidad, a los efectos previstos en los arts. 1.902 y 1.903 del Código civil, pues regentando un establecimiento comercial abierto al público, y constando acreditado que en la página web en la que se anuncia se invita expresamente a los clientes a probar patinetes y otros artíluguos, debió extremar las medidas de seguridad para evitar riesgos, ubicando la zona de pruebas en un lugar apartado del público y convenientemente señalizado, no como en el presente supuesto por los pasillos, por los que deben transitar necesariamente los clientes al exponerse en sus laterales la mercancía.

La SAP de Logroño (Sección 1^a) de 4 de abril de 2022, ya mencionada en el apartado anterior II.2.C. sobre sentencias de responsabilidad civil relativas a compañías aseguradoras y a VMP, desestima el recurso de apelación y confirma la sentencia de instancia respondiendo la empresa vendedora y fabricante de un VMP, patinete eléctrico, en virtud del artículo 137 de la LGDCU al apreciar responsabilidad por producto defectuoso por la explosión del VMP cuando se estaba cargando en la vivienda, lo que provocó daños en la misma, pues quedó probado que el patinete eléctrico no era seguro al explotar su batería. Destaca la Sala que

la empresa vendedora y fabricante no alegó ni probó que concurriese alguna causa de exoneración conforme al artículo 140 de la LGDC, ni probó que un elemento externo fuese el causante de la explosión, por lo que no habiéndose demostrado que el vehículo reuniese las condiciones de seguridad que todo producto debe ofrecer, la explosión de la batería y las consecuencias dañosas que produjo son imputables a un defecto de fabricación, al cumplirse los requisitos con los que se define un producto defectuoso a tenor del artículo 137.1 de la LGDCU.

IV. CONCLUSIONES

Como hemos analizado, el concepto de VMP que se está construyendo en nuestra normativa es complejo al regularse y completarse a través de diversas normas, siendo parte fundamental del mismo que los VMP son vehículos, lo que también influye en su régimen de responsabilidad. Nuestros jueces, al aplicar dichas normas, confirman que los VMP como vehículos deben cumplir con el Reglamento General de Circulación y la LTSV y, por tanto, el incumplimiento de estas normas es una prueba de la culpa o negligencia del conductor del VMP que interviene en un accidente.

La conclusión del análisis de la responsabilidad civil del conductor del VMP que interviene en un accidente y/o de la empresa arrendadora/propietario del VMP es que, como regla general, responden si se prueba su culpa o negligencia en aplicación de la responsabilidad civil extracontractual subjetiva por hecho propio del artículo 1902 del Código civil y, si procede, por hecho ajeno del artículo 1903 del Código civil, pues no se presume la culpa del conductor del VMP al sólo ser vehículos y no vehículos a motor, por lo que no se les aplica el régimen de responsabilidad civil objetiva automovilística al no existir norma concreta que lo establezca.

Esto cambiará si se aprueba el Proyecto de Ley, al incluir expresamente a los VMP dentro de la definición de vehículos personales ligeros a efectos del seguro obligatorio de responsabilidad civil que crea para estos vehículos, y, además, al incluir un cambio importante para los VMP, que afecta directamente a su régimen de responsabilidad civil, pues regula que los vehículos personales ligeros que circulen por el territorio nacional estarán sujetos al régimen de responsabilidad civil y seguro del TRLRCSCVM con ciertas particularidades, por lo que se les aplicará a los VMP el régimen de responsabilidad civil objetiva automovilística en lugar del régimen de responsabilidad civil extracontractual subjetiva de los artículos 1902 y 1903 del Código civil.

En relación con la responsabilidad civil extracontractual subjetiva de la empresa arrendadora, al imputar la responsabilidad del daño causado hay que tratar por separado la conducta que causa directamente el daño, es decir, la conducción por el arrendatario del VMP alquilado, la responsabilidad por hecho propio, y la conducta de la empresa arrendadora de dicho vehículo. Respecto a esta segunda conducta será necesario probar que en el desarrollo de la actividad de alquiler por la empresa arrendadora y/o sus empleados se ha incurrido en culpa o negligencia y que existe nexo causal entre la conducta de la empresa arrendadora y/o sus empleados y la producción del daño, de tal forma que dicha culpa o negligencia obligue a la reparación reclamada. Por tanto, nos encontramos ante una cuestión

de imputación, es decir, que el daño reclamado ha sido causado por un hecho, acto u omisión, imputable a la empresa arrendadora del VMP y/o sus empleados, correspondiendo la prueba al que reclama.

La excepción al citado régimen general de responsabilidad civil extracontractual subjetiva la encontramos en la aplicación de la teoría del riesgo que ya realizan algunas de nuestras Audiencias Provinciales. Aunque los VMP han sido excluidos de la definición de vehículos a motor y se ha construido dicha teoría con base en la participación de dichos vehículos a motor, estamos de acuerdo con estas Audiencias Provinciales al entender que se les puede aplicar la teoría del riesgo a los VMP como vehículos cuya circulación genera riesgos al igual que los vehículos a motor, resultando en estos casos aplicable la presunción de la culpa con inversión de la carga de la prueba como sucede con las actividades de riesgo que no están reguladas. Esto lo confirma el hecho de que el Proyecto de Ley crea el referido seguro obligatorio de responsabilidad civil para los VMP, pues como vehículos generan riesgos, y regula también su sujeción al régimen de responsabilidad civil y seguro del TRLRCSCVM con ciertas particularidades, por lo que se les aplicará dicho régimen de responsabilidad civil objetiva automovilística. Como hemos analizado algunas Audiencias Provinciales ya han adelantado la aplicación de esta teoría del riesgo en relación con los VMP, como por ejemplo la SAP de Zaragoza (Secc. 5^a) de 21 de abril de 2023 por el riesgo que implica la actividad que explota la empresa arrendadora propietaria de los VMP en relación con el riesgo que supone la circulación de estos vehículos.

V. ÍNDICE DE JURISPRUDENCIA

SENTENCIAS DE LA SALA PRIMERA DEL TRIBUNAL SUPREMO

- STS de 16 diciembre de 2008
- STS de 24 septiembre de 2009
- STS de 14 de marzo de 2011
- STS de 18 de marzo de 2016
- STS de 18 mayo de 2017

SENTENCIAS DE LA SALA SEGUNDA DEL TRIBUNAL SUPREMO

- STS de 19 de febrero de 2007
- STS de 22 de noviembre de 2023

SENTENCIAS DE AUDIENCIAS PROVINCIALES

- SAP de Burgos (Secc. 1^a) de 16 de enero de 2004
- SAP de Baleares (Secc. 3^a) de 8 de octubre de 2009
- SAP de Murcia (Secc. 5.^a) de 28 de octubre de 2014
- SAP de Álava (Secc. 1^a) de 18 de septiembre de 2017
- SAP de Madrid (Secc. 20^a) de 26 de noviembre de 2018

- SAP de Barcelona (Secc. 17^a) de 11 de junio de 2019
- SAP de Málaga (Secc. 4^a) de 30 de abril de 2020
- SAP de Valencia (Secc. 4^a) de 22 de mayo de 2020
- SAP de Valladolid (Secc. 3^a) de 5 de julio de 2020
- SAP de Baleares (Secc. 4^a) de 27 de enero de 2021
- SAP de Madrid (Secc. 8^a) de 15 de junio de 2021
- SAP de Málaga (Secc. 4^a) de 13 de diciembre de 2021
- SAP de Alicante (Secc. 4^a) de 12 de enero de 2022
- SAP de Barcelona (Secc. 11^a) de 31 enero de 2022
- SAP de Cantabria (Secc. 4^a) de 24 de febrero de 2022
- SAP de Logroño (Secc. 1^a) de 4 de abril de 2022
- SAP de Madrid (Secc. 18^a) de 29 de abril de 2022
- SAP de Pontevedra (Secc. 6^a) de 12 de mayo de 2022
- SAP de Almería (Secc. 1^a) de 6 de julio de 2022
- SAP de Lleida (Secc. 2^a) de 21 de septiembre de 2022
- SAP de Barcelona (Secc. 11^a) de 22 de septiembre de 2022
- SAP de Logroño (Secc. 1^a) de 29 de noviembre de 2022
- SAP de Baleares (Secc. 3^a) de 1 de diciembre de 2022
- SAP de Huesca (Secc. 1^a) de 31 de diciembre de 2022
- SAP de Palmas de Gran Canaria (Secc. 5^a) de 12 de abril de 2023
- SAP de Zaragoza (Secc. 5^a) de 21 de abril de 2023
- SAP de Granada (Secc. 4^a) de 29 de junio de 2023
- SAP de Valencia (Secc. 11^a) de 25 de julio de 2023

SENTENCIAS DE JUZGADOS DE PRIMERA INSTANCIA

- Sentencia de JPI de Pamplona/Iruña de 5 mayo 2021
- Sentencia de JPI de Pamplona (Provincia de Navarra) de 28 de junio 2021

VI. BIBLIOGRAFÍA

- FUERTES LÓPEZ, F. J. (2021). La reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial: muchos cambios para los conductores de cualquier tipo de vehículo y para los infractores, *Revista de Derecho VLex*, 2011 (núm. 211), 1-10.
- GARCÍA GARNICA, M. C. y ROJO ÁLVAREZ-MANZANEDA, R. P. (2021). Régimen Jurídico y presupuestos de la responsabilidad civil automovilística. *Responsabilidad civil y valoración de los daños causados a las personas en accidentes de circulación*, Barcelona: Atelier.
- HERNÁNDEZ-CARRILLO FUENTES, J. M. (2020). ¿Circular en un patinete eléctrico sin permiso o licencia de conducción es constitutivo de delito? *Sobre Responsabilidad civil y seguro Homenaje a Mariano Medina Crespo*. Madrid: Sepin, 1-9.
- HURTADO YELO, J.J. (2023). El patinete eléctrico. Difícil aproximación a su consideración como vehículo de movilidad personal (VMP) o ciclomotor. *Tráfico*

- y seguridad vial, 2023 (núm. 284), 1-8.
- JIMÉNEZ MORIANO, O. (2022). Los cimientos conceptuales del seguro obligatorio del automóvil: vehículo a motor y hecho de la circulación. *La Ley Digital*, 2022 (núm. 11233), 1-47.
- LÓPEZ PULIDO, JP (2020) Autonomía local y seguridad vial, en la regulación por los Ayuntamientos de la circulación de los vehículos de movilidad personal. Vehículos de movilidad personal (VMP) — Ordenanzas municipales. *La Administración Práctica num.3/2020. Editorial Aranzadi*, 1-10.
- MAGRO SERVET, V. (2021a). Los patinetes eléctricos en la búsqueda de su ubicación legal ¿Qué son realmente? *Tráfico y seguridad vial*, 2021 (enero núm. 257), 1-10.
- MARTÍNEZ NIETO, A. (2020). Nuevos límites de velocidad en el medio urbano y normas de control de la movilidad en patinetes. *Tráfico y seguridad vial*, 2020 (núm. 256), 1-3.
- MORELL ALDANA, L. C. (2020a). Vehículos de movilidad personal: un comentario de urgencia a su última regulación transitoria. *Diario La Ley*, 2020 (enero núm. 9547), 1-12.
- MORELL ALDANA, L. C. (2020b). A vueltas con los vehículos de movilidad personal: examen del RD 970/2020, de 10 de noviembre. *Diario La Ley*, 2020 (noviembre núm. 9742) 1-9.
- MORELL ALDANA, L. C. (2022a). Comentario al Dictamen 2/2021, en materia de seguridad vial (1). *Tráfico y Seguridad Vial*, 2022 (enero núm. 268), 1-22.
- MORELL ALDANA, L. C. (2022b). Reflexiones sobre el manual de características de los vehículos de movilidad personal y el modelo de certificación. *Diario La Ley*, 2022 (febrero núm. 10001), 1-22.
- MORELL ALDANA, L. C. (2023). Soluciones de movilidad sostenible personal: pronunciamientos de nuestros Tribunales. *Práctica de Derecho de Daños*, 2023 (segundo trimestre núm. 155), 1-16.
- PALOMINO MORALEDA, H. (2023). ¿Puede ser responsable civil el arrendador de un patinete eléctrico? A propósito de la Sentencia de la Audiencia Provincial de Zaragoza núm. 2025/2023 de 21 de abril (JUR 2023/305119). *Centro de Estudio de Consumo Publicaciones Jurídicas*. (noviembre 2023) 1-5.
- PEÑA LÓPEZ, F (2021). Los daños causados por los patinetes eléctricos y otros vehículos de movilidad personal: víctimas, responsables y regímenes de responsabilidad aplicables. Artículo Monográfico. Noviembre 2021. SP/DOCT/116590.
- ROMERO ADAME, C., CANTERO BAYÓN, M. y SASTRE GONZÁLEZ, J. (2019). La regulación de los Patinetes Eléctricos. *Tráfico y seguridad vial*, 2019 (núm. 238), 1-9.

NOTAS

¹ 2019, 1.

² 2020a, 1.

³ 2020, 5.

⁴ 2020, 3.

⁵ 2020a, 4.

⁶ 2020, 2.

⁷ 2021a, 4.

⁸ 2021a, 4.

⁹ 2022a, 10.

¹⁰ 2020b, 4.

¹¹ 2021, 6.

¹² 2021, 7.

¹³ 2020, 2.

¹⁴ 2022b, 2.

¹⁵ 2022, 3.

¹⁶ 2021, 7.

¹⁷ 2021, 1.

¹⁸ 2020a, 8.

¹⁹ La STS 14 de febrero de 2013 trata la *doctrina de las condenas cruzadas* determinando que, si en un procedimiento judicial no queda acreditado la proporción del daño causado por cada uno de los conductores de los vehículos a motor causantes del accidente de tráfico, ambos conductores responderán del total de los daños personales causados al perjudicado en el accidente de tráfico.

²⁰ 2020a, 10.

²¹ 2023, 3.

²² 2023, 6.

²³ 2023, 2.

²⁴ 2021, 21.

²⁵ 2021, 19.

²⁶ 2020a, 1.

²⁷ 2023, 6.

