

275

**El Aseguramiento de los Vehículos
de Movilidad Personal**

**Máster en Dirección de Entidades
Aseguradoras y Financieras**



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

275

**El Aseguramiento de los Vehículos
de Movilidad Personal**

Estudio realizado por: Ana Velasco Luque
Tutor: Salvador Martín García

**Tesis del Máster en Dirección de Entidades
Aseguradoras y Financieras**

Curso 2019/2020

Esta publicación ha sido posible gracias al patrocinio de



Cuadernos de Dirección Aseguradora es una colección de estudios que comprende las tesis realizadas por los alumnos del Máster en Dirección de Entidades Aseguradoras y Financieras de la Universidad de Barcelona desde su primera edición en el año 2003. La colección de estudios está dirigida y editada por el Dr. José Luis Pérez Torres, profesor titular de la Universidad de Barcelona, y la Dra. Mercedes Ayuso Gutiérrez, catedrática de la misma Universidad.

Esta tesis es propiedad del autor. No está permitida la reproducción total o parcial de este documento sin mencionar su fuente. El contenido de este documento es de exclusiva responsabilidad del autor, quien declara que no ha incurrido en plagio y que la totalidad de referencias a otros autores han sido expresadas en el texto.

Presentación y agradecimientos

Quiero dar las gracias a Fiatc, y en especial a Marisa Galán y Enric Esteve, por su apoyo y por darme la oportunidad de cursar este máster.

A mi tutor Salvador Martín por sus consejos y su orientación.

A la dirección del máster y a todos los profesores por compartir sus conocimientos.

Y muy especialmente a mis compañeros de promoción, por ser parte de este año, por todo lo que he aprendido de ellos, por todo lo que hemos compartido.

Resumen

El incremento de uso de los vehículos de movilidad personal en nuestras ciudades nos permite afirmar que contamos con un nuevo actor en las vías urbanas. Se trata de un medio alternativo de desplazamiento que debe convivir con el resto de usuarios de la vía y que además de las evidentes ventajas, sostenibilidad, agilidad, comodidad, puede generar situaciones de riesgo.

Pretendemos examinar su clasificación administrativa, la normativa actual de estos vehículos, qué diferencias podemos encontrar con el resto de vehículos a motor tradicionales, cuál es su régimen de responsabilidad civil y cuál es la normativa penal aplicable, así como la necesidad de aseguramiento y las posibles garantías que se pueden contratar.

Palabras clave: Vehículo de movilidad personal, VMP, Patinete, Vehículo a motor, DGT, Circulación, Responsabilidad Civil, Responsabilidad Penal

Resum

L'increment d'ús dels vehicles de mobilitat personal a les nostres ciutats ens permet afirmar que comptem amb un nou actor en les vies urbanes. Es tracta d'un mitjà alternatiu de desplaçament que ha de conviure amb la resta d'usuaris de la via i que a més dels evidents avantatges, sostenibilitat, agilitat, comoditat, pot generar situacions de risc.

Pretenem examinar la seva classificació administrativa, la normativa actual d'aquests vehicles, quines diferències podem trobar amb la resta de vehicles a motor tradicionals, quin és el règim de responsabilitat civil i quina és la normativa penal aplicable, així com la necessitat d'assegurament i les possibles garanties que es poden contractar.

Paraules clau: Vehicle de mobilitat personal, VMP, Patinet, Vehicle a motor, DGT, Circulació, Responsabilitat Civil, Responsabilitat Penal

Summary

The increase in the use of personal mobility vehicles (PMVs) in our cities means there is a new actor on our urban roads. This alternative means of transport has to coexist with other road users and, despite obvious advantages of enhanced sustainability, agility and comfort, PMVs can give rise to situations of greater risk.

This study examines the administrative classification of such vehicles and the current regulations governing their use. It also explores the differences that exist in this regard with other traditional motor vehicles, their civil liability regime and the criminal regulations that apply to them, as well as the need for insurance and the possible guarantees that can be contracted.

Keywords: Personal mobility vehicle, PMV, E-Scooter, Motor vehicle, DGT, Traffic, Civil Liability, Criminal Liability

Índice

1. Presentación del problema	9
2. Vehículos de movilidad personal	11
2.1 Definición y clasificación.....	11
2.2 Regulación.....	14
2.2.1.A nivel europeo.....	14
2.2.2.A nivel estatal	15
2.2.3.A nivel local	17
2.2.4.Otros países	21
3. El seguro de los vehículos de movilidad personal	23
3.1 Responsabilidad Civil	25
3.2 Defensa Jurídica.....	31
3.3 Daños al vehículo	32
3.4 Accidentes del conductor.....	33
3.5 Otras garantías.....	34
4. Siniestralidad de los vehículos de movilidad personal	35
4.1 Responsabilidad Penal	38
4.2 Responsabilidad penal de los vehículos VMP que superan las características de los vehículos de movilidad personal.....	41
5. Conclusiones	47
6. Bibliografía	51

El Aseguramiento de los Vehículos de Movilidad Personal

1. Presentación del problema

El auge de los vehículos de movilidad personal en nuestras ciudades es un fenómeno que se mantiene al alza desde el año 2016. Desde entonces en las ciudades nos encontramos con un nuevo sistema de movilidad que debe convivir con los ya existentes, vehículos a motor, bicicletas y peatón. No se trata de una cuestión sencilla teniendo en cuenta que la ausencia de una regulación específica de los vehículos de movilidad personal no ayuda a encontrar su espacio natural. No se trata de vehículos a motor tal como los entendemos, ni de bicicletas ni circulan a paso de peatón, ¿qué tipo de vehículos son? ¿cuál es su espacio la calzada o la acera? Son muchas las cuestiones que se plantan en relación a estos vehículos. La convivencia entre el resto de usuarios de la vía está reglamentada y plantea pocas dudas y algún conflicto cuando se trata de bicicletas aun teniendo su propia vía y su propia normativa. Repensar la movilidad de las ciudades o la llamada micromovilidad implica en primer lugar establecer cuáles son los elementos que interactúan en ella. En este caso ¿dónde encajan los vehículos de movilidad personal? ¿cómo establecer un plan de movilidad sostenible en las ciudades sin haber determinado qué tipo de vehículos, y con qué características, se pueden mover por ellas?

El usuario es siempre motor de cambio en la sociedad, y en este caso la alta aceptación de este medio de transporte parece indicar que esta nueva movilidad ha llegado para quedarse. Se trata de un sistema con múltiples ventajas, es un medio de transporte eficiente y poco contaminante, sostenible, con un coste relativamente bajo de adquisición y casi nulo en mantenimiento, fácil de conducir y por su pequeño tamaño también de guardar. Se trata de una forma de moverse cómoda y adaptada a las necesidades de los usuarios. Su uso además de ir en la línea de ayudar a reducir la contaminación de las ciudades también se intenta fomentar en estos tiempos de pandemia en la que el distanciamiento social es clave para evitar la transmisión y contagio del virus. Ahora mismo moverse en transporte individual es más seguro que utilizar uno colectivo. Pero no se debe olvidar que para una convivencia efectiva con el resto de los usuarios se debe regular su uso y establecer cuáles son dichas normas de convivencia, no sólo en su circulación sino también en su estacionamiento. La educación y formación vial siempre debe prevalecer o al menos ser la primera línea de actuación ante la respuesta sancionadora.

El informe del Foro Internacional del Transporte (ITF) de la OCDE publicado en 2020 sobre Micromovilidad Segura realiza una serie de recomendaciones para conseguir que la movilidad además de sostenible sea segura. Se deben regular los vehículos de movilidad personal, asignarles un espacio específico para su circulación, realizar un análisis de la siniestralidad de estos vehículos que permita avanzar en cuestiones de seguridad como la eficacia de los frenos o la necesidad de luces de posición, formación vial, establecer límites de velocidad

y también de consumo de alcohol y drogas....es decir, incorporar dichos vehículos a la regulación del tráfico ordinario puesto que esta inclusión se ha realizado ya de forma natural, y el vehículo de movilidad personal ha pasado a formar parte de la realidad que se vive de forma diaria en los desplazamientos.

Debe ordenarse para que ante todo prime la seguridad, el derecho lógicamente va por detrás de los cambios sociales, no se puede regular lo que no existe y para lo que no existe necesidad, lo que conlleva que durante un tiempo, a veces excesivo, nos encontremos con una falta de regulación en una determinada materia.

El objetivo de este trabajo es determinar que consideración tiene el vehículo de movilidad personal en nuestra normativa vial, cuáles son las normas europeas, estatales y locales que los regulan y si existe una carencia legislativa en relación a estos vehículos.

Es objetivo también realizar una comparación entre la regulación de los vehículos a motor tradicionales y la de los nuevos vehículos de movilidad personal, que implicaciones en el ámbito de la responsabilidad civil y penal nos podemos encontrar ante este nuevo tipo de vehículos.

Por último, se pretende analizar cuáles son las opciones de aseguramiento de dichos vehículos y cuáles son las diferencias con respecto al seguro del automóvil.

A través del análisis de la normativa actual y de la jurisprudencia trataremos de encontrar respuesta a dichos enunciados.

2. Vehículos de movilidad personal

2.1. Definición y clasificación

La primera definición y clasificación que se establece para estos vehículos la realiza la Dirección General de Tráfico en su **Instrucción 16/V-124** de 03 de noviembre de 2016 y que los define “...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.”

Cabe destacar que se clasifica a los dispositivos de movilidad personal como “vehículos” a los efectos de la aplicación de la legislación de tráfico a los mismos.

Dicha determinación viene impuesta por la consideración que la definición de vehículo se establece en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. En el punto 6 del Anexo I se define al vehículo como: “Aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2”.

Esta primera clasificación que propone la DGT se realiza en función de su altura, de su peligrosidad y también del uso que se hace de ellos como el transporte de mercancías o de personas, tal como se muestra en la Tabla 1.

Los vehículos de movilidad personal tipo A son aquellos de menor altura y menor velocidad máxima. Se incluyen en esta categoría los patinetes eléctricos pequeños, los monociclos eléctricos o air wheel, y las aerotablas o hover board.

En los vehículos de movilidad tipo B se incluyen los patinetes eléctricos de mayores proporciones y segways. Se trata de vehículos que alcanzan una mayor velocidad y su peso es superior a los de la categoría anterior; también su nivel de peligrosidad es mayor en función de los 4 niveles establecidos por la DGT en su instrucción:

- *Altura frontal inferior a 0,5m sin ángulos peligrosos*
- *Altura frontal superior a 0,5m sin ángulos peligrosos*
- *Altura frontal inferior a 0,5m con ángulos peligrosos*
- *Altura frontal superior a 0,5m con ángulos peligrosos*

Los vehículos de movilidad personal Tipo C son los ciclos de más de dos ruedas de uso personal y por tanto equivalentes en su consideración a las bicicletas.

Los vehículos de movilidad personal Tipo C1 son los ciclos de más de dos ruedas utilizados para el transporte de pasajeros.

Los vehículos de movilidad personal Tipo C2 son los ciclos de más de dos ruedas que se destinan al transporte de mercancías.

Tabla 1. Clasificación vehículos de movilidad personal. Instrucción 16/V-124

Características	A	B	C0	C1	C2
Velocidad máx.	20 km/h	30 km/h	45 km/h		45 km/h
Masa	≤ 25 kg	≤ 50 kg	≤ 300 kg		≤ 300 kg
Capacidad máx. (pers.)	1	1	1		3
Ancho máx.	0,6 m	0,8 m	1,5 m		1,5 m
Radio giro máx.	1 m	2 m	2 m		2 m
Peligrosidad superficie frontal	1	3	3		3
Altura máx.	2,1 m	2,1 m	2,1 m		2,1 m
Longitud máx.	1 m	1,9 m	1,9 m		1,9 m
Timbre	NO	SÍ	SÍ		SÍ
Frenada	NO	SÍ	SÍ		SÍ
DUM (distribución urbana mercancías)	NO	NO	NO	NO	SÍ
Transporte viajeros mediante pago de un precio	NO	NO	NO	SI	NO

Los VMP se clasifican en función de la altura y de los ángulos peligrosos que puedan provocar daños a una persona en un atropello. Se definen como ángulos peligrosos aquellos inferiores a 110° orientados en sentido de avance del VMP, o verso el conductor o pasajeros.



Fuente: Dirección General de Tráfico. Instrucción 16/V-124

Los vehículos de movilidad personal se definen como vehículos pero no como vehículos a motor. Según Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, en su artículo 1º determina que la circulación de vehículos a motor se permite previa autorización administrativa que pretende asegurar, entre otros supuestos, que los vehículos se adecuen a las características y prescripciones técnicas homologadas.

La homologación de vehículos a motor puede establecerse por dos vías, la homologación llamada CE y la homologación nacional. Los vehículos de movilidad personal por sus características quedan fuera tanto de la homologación nacional regulada en el Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos a motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, como de la homologación CE determinada en el Reglamento (UE) N° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

De forma expresa el Reglamento UE 168/2013 ya indica en su artículo 2 relativo al ámbito de aplicación que no será de aplicación a los vehículos conducidos de forma exclusiva por los peatones y tampoco a aquellos vehículos sin asiento o con asiento, pero en los que el punto de referencia del mismo (punto R) no esté situado a una altura establecida en el propio reglamento y según el tipo de vehículo de que se trate.

La falta de regulación legal específica hace que de nuevo la Dirección General de Tráfico en su **Instrucción 2019/S-149 TV-108** de 03 de diciembre de 2019 vuelva a abordar el tema de la clasificación y regulación de los vehículos de movilidad personal adelantando la definición que establecerá la modificación del Reglamento General de Vehículos actualmente en tramitación, según la cual se define el “... *Vehículo de Movilidad Personal como el vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h.*”

Quedan excluidos de esta clasificación los vehículos sin sistema de auto-equilibrio y con sillín, los vehículos destinados a competición, los destinados a personas con movilidad reducida, los vehículos con tensión de trabajo superior a 100vcc o 240vac y los vehículos incluidos en el ámbito del Reglamento UE 168/2013.

Además, para clarificar la categorización de los vehículos y su marco jurídico aplicable remite al Reglamento UE 168/2013 para explicitar que en el ámbito de aplicación de este reglamento se incluyen dentro de la categoría de vehículos a motor los ciclos de dos ruedas ligeros con la denominación de ciclos de motor subcategoría L1e-A, cuyas características son:

- Funcionamiento a pedales con motor de ayuda al pedaleo
- Velocidad máxima 25 km/h
- Potencia nominal continua máxima inferior o igual a 1.000 W

Los vehículos de tres o cuatro ruedas con las mismas características se asimilan a los vehículos L1e-A de dos ruedas.

Por otro lado, quedan excluidas, del ámbito de aplicación de este reglamento, las bicicletas de pedales con pedaleo asistido, en concreto las “...*equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25km/h o si el ciclista deja de pedalear...*”. También la DGT las excluye de su instrucción. Aunque si se tiene en cuenta la definición de vehículo de movilidad personal recogido en la instrucción de la DGT y la definición de bicicleta de pedaleo asistido ésta podría estar incluida dentro de la categorización de vehículo de movilidad personal por tratarse de un vehículo propulsado por motor eléctrico y con velocidad máxima de 25 km/h, esta inclusión no parece posible al excluir de forma expresa a los vehículos con sillín y sin sistema de auto-equilibrio de la definición de vehículos de movilidad personal.

Esta instrucción deja de lado la inclusión de las bicicletas de pedaleo asistido en la misma, entendemos qué con buen criterio, al estar éstas definidas en la

Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en la definición de Ciclo en el punto 7 del Anexo I, como ciclos al igual que las bicicletas convencionales. Por lo tanto, la regulación de las bicicletas de pedaleo asistido es la misma que la de las bicicletas sin motor y viene recogida en el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, ahora referidas al texto refundido antes mencionado, y por las ordenanzas municipales correspondientes.

Así pues, los vehículos de categoría inferior a los vehículos a motor tradicionales se clasifican en:

Tabla 2. Clasificación vehículos tras la Instrucción 2019/S-149 TV-108

	Circulación	Velocidad	Matrícula	Carné
Juguetes	Acera	Hasta 5 km/h	No	No
Vehículos de movilidad personal	Carril Bici, Calles 30 km/h	Hasta 25 km/h	No	No
Bicicletas y Bicicletas de pedaleo asistido	Carril Bici, Calzada	La de la vía. Pedaleo asistido: hasta 25 km/h	No	No
Ciclos de motor	Calzada	Hasta 45 km/h	Sí	Sí
Vehículos fuera ámbito RG UE 168/2013	Prohibida circulación	Superior 25 km/h	No	No

Fuente: Elaboración propia.

2.2. Regulación

Exponemos a continuación la regulación normativa que atañe a los vehículos de movilidad personal.

2.2.1.A nivel europeo

En la Exposición de Motivos de la Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, de 24 de mayo de 2018, en concreto en el

apartado de evaluación del impacto y de las consultas con las partes interesadas se menciona la necesidad de establecer un seguro de responsabilidad civil obligatorio para bicicletas eléctricas, segways y escúteres eléctricos a los que denomina nuevos tipos de vehículos a motor, se argumenta que dichos vehículos causan accidentes y que las víctimas deben ser protegidas y amparadas. No obstante, también indica que los Estados Miembros pueden eximir de la obligación de seguro de responsabilidad civil a estos vehículos y que deben ser entonces los fondos de garantía nacionales los que deberán soportar los costes de indemnización de las víctimas.

Por otro lado, aparecen las primeras voces contrarias a esta regulación ya que asociaciones del sector de bicicletas eléctricas solicitaron la exclusión de estos vehículos del ámbito de aplicación de la Directiva para no perjudicar la venta de dichos vehículos.

Es ya en la Enmienda 3 sobre la Propuesta de Directiva aprobada por el Parlamento Europeo en fecha 13 de febrero de 2019, donde se descarta la inclusión de este tipo de vehículos en el ámbito de aplicación de la Directiva ya que al ser de menor tamaño los daños causados por ellos son de menor entidad. Califica de desproporcionado y caro la exigencia de un seguro de responsabilidad civil obligatorio y considera que la inclusión de este tipo de vehículos en el ámbito de la Directiva desincentivaría la innovación y la expansión de este tipo de vehículos.

Y finalmente en enero de 2020 el Consejo Europeo presenta un texto donde se define vehículo dentro del ámbito de la Directiva como aquel “*vehículo propulsado exclusivamente por una fuerza mecánica en tierra con una velocidad mayor a 25 km/h o un peso neto de más de 25 kg.*” Esta definición de vehículo excluye por sí a los vehículos de movilidad personal o vehículos eléctricos ligeros, sin perjuicio de que sean los propios Estados Miembros los que establezcan la obligatoriedad de suscripción del SOA (Seguro Obligatorio del Automóvil) para este tipo de vehículos como medida para aumentar la protección a las víctimas o en todo caso, la posible indemnización de las víctimas causadas por estos vehículos ligeros en los mismos términos e importes que una víctima de vehículo amparado por la Directiva del Automóvil.

Queda por tanto la regulación de los vehículos de movilidad personal fuera de la futura Directiva del Seguro del Automóvil y al arbitrio de los propios Estados Miembros, que deberán si así lo creen oportuno regular la posible obligatoriedad de un seguro obligatorio o los importes de indemnización de las víctimas.

2.2.2.A nivel estatal

A nivel estatal y contando únicamente con la regulación establecida en las dos instrucciones de la Dirección General de Tráfico antes indicadas, se pueden sintetizar las siguientes normas de carácter general:

- A la espera del manual de características que se incluirá en la modificación del Reglamento General de Vehículos, actualmente en tramitación, los requisitos técnicos de los vehículos de movilidad personal se rigen por la normativa de seguridad industrial y de vehículos según la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria.
- El conductor de un vehículo de movilidad personal por serlo precisamente de un vehículo estará sujeto a la normativa de tráfico y a las consecuencias de conductas contrarias a la misma.
- El vehículo de movilidad personal por no ser un vehículo a motor no precisa de autorización administrativa para circular, obligación impuestas a los vehículos a motor en el artículo 1º el Reglamento General de Vehículos.
- El vehículo de movilidad personal por no ser un vehículo a motor tampoco precisa de titularidad de permiso o licencia de conducción. Obligación impuesta a los vehículos a motor en el artículo 1º de Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, la cual también se menciona en los artículos 10º y 11º de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- El vehículo de movilidad personal por no ser un vehículo a motor no precisa de aseguramiento obligatorio, según la normativa recogida en Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.
- Si el vehículo de movilidad personal se destina a realizar actividad económica como el alquiler o rutas turísticas guiadas se deberá disponer de autorización de la Autoridad Municipal.

Cabe destacar que estas normas son de aplicación únicamente a los vehículos considerados de movilidad personal según la clasificación antes indicada, por lo tanto:

- Si el vehículo supera los 25 km/h y entra dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 168/2013 se precisa, entonces, autorización administrativa para circular y licencia o permiso de conducción, además de aseguramiento obligatorio.
- Si el vehículo supera los 25 km/h y no entra dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 168/2013, no será posible circular por ningún tipo de vía con dicho vehículo.

Por último, y en relación a las normas de circulación aplicables a los conductores de vehículos de movilidad personal rigen las mismas reglas y obligaciones de carácter general de la legislación de tráfico que rigen para al resto de conductores:

- Los vehículos de movilidad personal no pueden circular por las aceras y zonas peatonales a excepción de monopatines, patines o aparatos similares que podrán hacerlo a paso de persona. Sin perjuicio de lo establecido en las Ordenanzas Municipales la circulación de los vehículos de movilidad personal por las aceras o zonas peatonales

constituye infracción grave según el artículo 121.5 del Reglamento de Circulación y se sancionará con 200€.

- Los conductores de vehículos de movilidad personal tienen la obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol y de presencia de drogas tal como se establece en el artículo 14.2 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Si el resultado fuese positivo serán sancionados en virtud del artículo 20.1 del Reglamento General de Circulación con sanciones de 500 a 1.000€ si se trata de alcohol detectado, o del artículo 14.1 de la Ley de Tráfico si se trata de presencia de drogas.
- Tal como indica el artículo 18.2 del Reglamento General de Circulación no es posible utilizar dispositivos móviles durante la conducción ni otro medio o sistema de comunicación. La sanción prevista en caso de infracción es de 200€.
- El artículo 9.1 del Reglamento de Circulación no permite que el número de personas transportadas sea superior al de las plazas que tenga dicho vehículo autorizadas y además en su artículo 10.1 indica que no será posible transportarlas en lugar no habilitado específicamente para ello, por lo tanto, el vehículo de movilidad personal no podrá circular con dos personas. La sanción prevista para esta infracción es de 100€.
- La utilización de auriculares o cascos con reproducción de sonido también queda excluida en el artículo 18.2 del Reglamento General de Circulación. La infracción se sanciona con 200€.
- En relación a la utilización de casco como elemento de protección su obligatoriedad vendrá determinada por las ordenanzas municipales
- En la circulación nocturna sin los adecuados sistemas de alumbrado o de prendas reflectantes el conductor de un vehículo de movilidad personal puede ser sancionado con 200€ si la autoridad de tráfico considera que incumple el artículo 3.1 del Reglamento General de Circulación en relación a la diligencia y precaución necesaria que debe adoptar todo conductor para no poner en peligro la seguridad del resto de usuarios y la suya propia.
- En relación a paradas y estacionamientos se debe tener en consideración el artículo 90 del Reglamento General de Vehículos (a la derecha de la calzada y evitando obstaculizar) y su remisión a lo indicado en las ordenanzas municipales.
- Si la infracción es cometida por un menor, tal como indica el artículo 82.b) de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, serán los padres, tutores, acogedores o guardadores legales quienes deberán responder de forma solidaria en razón de su deber de prevenir el hecho que conlleva la infracción.

2.2.3.A nivel local

El artículo 7 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial confiere a los municipios *“a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios del tráfico en las vías*

urbanas de su titularidad...” así como “b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas...”

A raíz de la instrucción de la DGT 16/V-124 publicada en noviembre de 2016 muchos ayuntamientos empezaron a regular los vehículos de movilidad personal en sus municipios en los años posteriores siguiendo sus directrices. Dichas directrices no se han actualizado a la nueva instrucción de la DGT 2019/S-149 TV-108 publicada en diciembre 2019 por lo que la reglamentación de los ayuntamientos no sigue las líneas de la nueva Directiva Europea del Seguro del Automóvil en fase de revisión y queda desfasada en relación a la regulación de los ciclos de motor y a la velocidad máxima de los vehículos de movilidad personal que establece el proyecto de modificación del Reglamento General de Vehículos y que establece dicha velocidad máxima en 25 km/h.

De momento y mientras dicha regulación no se actualice revisaremos la actual vigente.

Las ordenanzas municipales regulan la edad mínima para conducir un vehículo de movilidad personal, su ámbito de circulación y velocidad, las zonas de estacionamiento, la utilización del casco y de elementos reflectantes, luces y timbres, los vehículos de movilidad personal destinados a actividades económicas y su obligatoriedad de seguro de responsabilidad civil e identificación y registro, así como el régimen sancionador aplicable.

Mostramos las líneas básicas de regulación local del vehículo de movilidad personal en Barcelona y Madrid.

En **Barcelona**, en julio del año 2017 entra en vigor la modificación de su Ordenanza de Peatones y Vehículos que establece una regulación más completa de los vehículos de movilidad personal (vmp) necesaria por el incremento de uso de este tipo de vehículos.

Dicha regulación clasifica a los vehículos de movilidad personal según la instrucción DGT 16/V-124 en vehículos tipo A, B y C y dentro de estos últimos, los llamados ciclos de más de dos ruedas, los divide en C0 (vehículos para uso personal que se regula según la normativa de bicicletas), C1 destinados a una actividad de explotación económica y C2 destinados al transporte de mercancías. La diferencia entre A y B se establece en función al tamaño y al peso del vehículo, siendo los del tipo A los más pequeños y ligeros.

Tabla 3. Clasificación vmp Ayuntamiento de Barcelona por peso y volumen

	A	B	C1 C2
Masa máxima	25 kg	50 kg	500 kg
Longitud máxima	1 m	1,9 m	3,1 m
Anchura máxima	0,6 m	0,8 m	1,5 m
Altura máxima	2,1 m	2,1 m	2,1 m

Fuente: Folleto normativa vehículos de movilidad personal y ciclos de más de dos ruedas. www.barcelona.cat

- La edad mínima para conducir un vehículo de movilidad personal es de 16 años, y si éste está dedicado al transporte de personas la edad mínima será de 18 años.

Los menores de 16 años podrán conducir un vmp siempre y cuando lo hagan por vías sin tráfico y bajo la responsabilidad de sus cuidadores y siempre y cuando éstos resulten adecuados para su edad, altura y peso.

- El casco es obligatorio para los conductores de los vmp de tipo B y para los de tipo A siempre y cuando se destinen a actividad económica
- Excepto en los vehículos de tipo A, para el resto es obligatorio contar con elementos reflectantes, luces y timbre.
- Con carácter general el peatón siempre tiene preferencia de paso frente a los vehículos de movilidad personal.
- No se permite la circulación de los vmp por las aceras (únicamente pueden acceder los vmp de tipo C2 para realizar carga y descarga siempre y cuando la acera mida más de 4,75m y haya 3 m de espacio libre)
- La circulación se permite por:
 - Calle con plataforma única exclusiva para peatones. Podrán circular los vmp de tipo A y C2 con una velocidad máxima de 10 km/h.
 - Calle con plataforma única con circulación de vehículos permitida, podrán circular también los vmp de tipo B y C1 con velocidad máxima de 20 km/h.
 - Carril bici en la acera. Pueden circular todos los tipos de vmp a 10 km/h máximo.
 - Carril bici en la calzada. Pueden circular todos los tipos de vmp a 30 km/h máximo.
 - Calzada zona 30. Pueden circular los tipos de vmp B, C1 y C2 a 30 km/h máximo.

- Calzada. Pueden circular los tipos de vmp C1 y C2, excepto en aquellas vías básicas con gran densidad de tráfico.
- Parques. Pueden circular los tipos de vmp A y B, y los de tipo C2 para carga y descarga.
- Únicamente se puede estacionar un vehículo de movilidad personal en los espacios habilitados para ello. Queda por tanto prohibido anclarlos a árboles, semáforos, bancos, ...
- La obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil queda circunscrita a la realización de una actividad económica, alquiler o rutas, y si el uso es personal se establece únicamente una recomendación.
- En el caso de actividad económica, además, es obligatorio la presencia de un guía cuando se realizan en grupo de 3 a 6 personas, así como seguir las rutas establecidas para ello.
- También en caso de realización de una actividad económica es obligatorio la identificación del vehículo mediante código QR y su registro.
- El régimen sancionador aplicable conlleva sanciones de hasta 100€ para infracciones leves, 200€ para infracciones de carácter grave y de hasta 500€ para infracciones de carácter muy grave.

En **Madrid**, entra en vigor en octubre de 2018 la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible y en ella se denomina a los vehículos de movilidad personal como vehículos de movilidad urbana (vmu) y cuya clasificación es la misma que la recogida en la Instrucción de la DGT 16/V-124, pero encontramos diferencias con la regulación de la ordenanza de la ciudad de Barcelona.

- La edad mínima para conducir un vehículo de movilidad urbana es de 15 años, y si éste está dedicado al transporte de personas la edad mínima será de 18 años.

Los menores de 15 años podrán conducir un vmu siempre y cuando lo hagan por vías sin tráfico y bajo la responsabilidad de sus cuidadores y siempre y cuando éstos resulten adecuados para su edad, altura y peso. O en rutas autorizadas y con guía a partir de los 10 años.

- El casco es obligatorio para los conductores menores de 16 años de los vmu de tipo A y B. Y también en estos dos tipos para los usuarios de una actividad económica
- Los vmu de tipo B y C deben contar con elementos reflectantes, luces y timbre. También los de tipo A cuando circulen por carriles bici sin separación física.
- Con carácter general el peatón siempre tiene preferencia de paso frente a los vehículos de movilidad urbana.
- No se permite la circulación de los vmu por las aceras ni espacios reservados a los peatones.
- La circulación se permite por:
 - Ciclocalles, carriles bici, pistas bici, calzadas de calles de zona 30 o con todos sus carriles de velocidad igual o inferior a 30 km/h. Podrán circular todos los vmu (tipo A, B y C)
 - Aceras bici y sendas bici. Los vmu de tipo A y B.

- Parques. En las zonas ya autorizadas para bicicletas podrán circular los vmu de tipo A y B y en senda compartida con peatón con velocidad limitada a 5 km/h.
- Vías ciclistas de tipología ciclocarril. Podrán circular vmu de tipo C, con restricción en túneles.
- Es posible estacionar un vehículo de movilidad urbana tipo A y B en las reservas de motocicletas y aparcabicis y si no existen en los espacios habilitados para los automóviles. En la acera es posible estacionar de forma excepcional.

Los vehículos de movilidad urbana tipo C pueden estacionarse en los espacios reservados para automóviles

En ningún caso es posible anclarlos a árboles, semáforos, bancos, ...

- La obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil queda circunscrita a la realización de una actividad económica, alquiler de vmu o rutas.
- En caso de rutas turísticas los grupos serán de máximo 8 personas más guía y siempre por los itinerarios fijados autorizados.
- Respecto a las sanciones sólo se indica que aquellos vmu que puedan suponer un riesgo grave para la circulación, las personas, bienes o medioambiente podrán ser inmovilizados y/o retirados de las vías.

2.2.4. Otros países

Otros países ya han empezado a regular los vehículos de movilidad personal.

En **Alemania**, el Consejo Federal aprueba el reglamento que entra en vigor en junio de 2019 y que permite la circulación de los vehículos de movilidad personal por los carriles bici o si no es posible por la calzada, pero en ningún caso por las aceras. La velocidad máxima autorizada es de 20 km/h. Aunque en un principio se planteó que los vmp con velocidad máxima de 12 km/h pudiesen circular por las aceras finalmente se desestimó por la peligrosidad que supone para los peatones. Se exige que el vehículo tenga incorporado dos frenos independientes, luz delantera y trasera y dispositivos reflectantes, además precisan de homologación oficial de industria y de seguro de responsabilidad civil. Alemania fija la edad mínima en los 14 años.

Francia aprueba el 26 de octubre de 2019 la incorporación de estos vehículos en su código de circulación. Su regulación muy parecida a la que adelanta la DGT en España, limita también la velocidad de estos vehículos a 25 km/h y prohíbe su circulación por las aceras. Únicamente se podrá circular con ellos por carriles bici y pistas verdes y establece el importe de las multas que se impondrán en caso de circulación por las aceras. Cuando no sea posible la circulación por los carriles bici podrán circular por carreteras de velocidad máxima 50 km/h siempre con casco y chaleco reflectante. Los vehículos de movilidad personal deberán además contar con sistema de frenos, luces en la parte delantera y trasera y sistema de advertencia sonora. Además, impone

edad mínima para su conducción establecida en los 12 años. Y por descontado sólo es posible un pasajero.

Italia, por su parte, permite desde este año 2020 la circulación libre de los vehículos de movilidad personal por todas las calles y rutas del país, ya que se han equiparado totalmente a las bicicletas. Es decir, pueden circular por todas las vías urbanas, también vías 50 y carriles bici. Por las aceras únicamente pueden circular si no superan los 6 km/h, entendemos que son los considerados juguetes. Se establece una velocidad máxima de 25 km/h y es obligatorio disponer de luces, dispositivos reflectantes y timbre. La edad mínima es de 14 años y se permite llevar de pasajero a una persona menor de 8 años. En Italia no es obligatoria la suscripción de seguro de responsabilidad civil.

En **Reino Unido**, actualmente es ilegal circular con vehículos de movilidad personal tanto por aceras como por la calzada, pero ya se está estudiando una modificación de la ley de carreteras de 1835 para poder permitir su uso.

En general todos los países están adaptando o elaborando nuevas normativas para regular el uso de estos dispositivos. Algunas como Italia empiezan a subvencionar la compra de vmp y de bicicletas como modo más seguro de transporte para evitar congregación de multitudes por la pandemia de Covid 19. Pero como podemos observar no existe una uniformidad de criterios, la regulación alemana es con creces más restrictiva que la italiana, por ejemplo, y también que la que se prepara en España.

3.El seguro de los vehículos de movilidad personal

Pensar en el aseguramiento de los vehículos de movilidad personal es pensar en primer lugar en las dificultades que implica establecer un seguro sin tener un marco normativo amplio y general que marque las líneas de las necesidades y también de las bases y límites de dicho aseguramiento.

En el apartado anterior se han indicado las regulaciones locales de los vehículos de movilidad personal de únicamente dos ciudades, Barcelona y Madrid, y ya es posible identificar un elemento diferenciador de importancia vital, la edad mínima para circular. En Barcelona es de 16 años y en Madrid de 15 años. Nos encontramos con una regulación estatal escasa por no decir casi nula y una regulación no ya autonómica sino local que no permite uniformar los criterios que deberían plantearse por una regulación generalista.

Pensar en el aseguramiento de los vehículos de movilidad personal es pensar también en la necesidad de su obligatoriedad. La circulación subdivida antes entre la de los vehículos y la de los peatones, y cada uno con un espacio reservado, se ha visto alterada con la irrupción de los vehículos de movilidad personal. Es cierto que antes de éstos llegaron las bicicletas, pero se había conseguido un equilibrio de convivencia, a veces no perfecto, pero que había mejorado con la creación de los carriles bici. Quizás es una cuestión de cantidad, el crecimiento de uso de los vehículos de movilidad personal, crecimiento imparable y cada vez más acentuado, ha puesto sobre la mesa un problema de convivencia, que no va a desaparecer por si solo y que debe ser objeto de un estudio serio y profundo que permita establecer las normas básicas mínimas de utilización de estos dispositivos, para que todos, usuarios y peatones, tengamos claras nuestras obligaciones y derechos.

El uso de los vehículos de movilidad personal supone un riesgo que puede causar daños a terceros por lo que debe existir una obligación de aseguramiento, el peatón se encuentra desprotegido en su ámbito natural que es la acera ya que a pesar de las prohibiciones locales está compartiendo espacio con vehículos dotados de motor. Y, por otro lado, circulan también por la calzada y por lo tanto pueden ocasionar accidentes entre vehículos al intentar uno esquivar un vmp y colisiona contra otro o porque el conductor de un vehículo puede no ver al conductor de vmp y suponer un peligro tanto para conductor del vehículo como para el usuario de vmp.

Como toda actividad de riesgo debe establecerse la obligación de contar con un seguro para que los perjudicados no dependan de la solvencia o insolvencia de los causantes de los daños.

Por último, pensar en el aseguramiento de los vehículos a motor es pensar en la necesidad, sobre todo, de un sistema de identificación de los vehículos y por qué no, de una licencia que permita su utilización y que implique un registro de sus conductores. Para el aseguramiento de estos vehículos se hace imprescindible la identificación del dispositivo en cuestión, en muchos casos por el tipo, el tamaño o la forma del propio vmp no sería posible una placa de matrícula pero siempre podría hacerse mediante por ejemplo un código QR con

los datos básicos de fabricación, homologación del dispositivo y con los datos de registro y del propietario del aparato.

Parece, tal como se indicó en el apartado de regulación europea que el sector de fabricantes no está a favor de dicha “matriculación” para que el coste añadido no pueda suponer un freno a las ventas de dichos dispositivos. Lo cierto es que a nivel legislativo el regulador tampoco lo está ya que como vemos ni a nivel europeo ni nacional se exigen para este tipo de vehículos autorización administrativa para circular, licencia de conducción ni seguro obligatorio.

Las ordenanzas locales sí están estableciendo un seguro de responsabilidad civil obligatorio en el caso de que los vehículos de movilidad personal se destinen a actividad económica como alquiler de estos vehículos a terceros o en actividades de rutas guiadas. Y son estas mismas autoridades locales las que reclaman un seguro obligatorio en el caso de conducción de vehículos de movilidad personal para particulares.¹

Actualmente, aunque no se trate de un aseguramiento obligatorio los usuarios de un vehículo de movilidad personal, cada vez más, contratan de forma voluntaria seguros de responsabilidad civil. Pueden hacerlo a través de sus pólizas de hogar en aquellas aseguradoras que ofrecen ámbito de cobertura a los vehículos de movilidad personal dentro de dichas pólizas. También a través de una póliza de responsabilidad civil personal o familiar independiente de una póliza de hogar. Aunque las coberturas de responsabilidad civil son en principio muy parecidas entre las incluidas en una póliza de hogar o en una póliza de responsabilidad personal, no toda persona precisa contratar una póliza de hogar o es posible que se desee estar cubierto por una suma asegurada superiora la que aporta la cobertura de responsabilidad civil de la póliza de hogar. Esta cobertura de responsabilidad civil tanto en las pólizas de hogar como en las de responsabilidad civil pura ofrecen una cobertura para diversos actos derivados de la vida privada que pueden causar daños a terceros: práctica deportiva, daños por animales, armas de fuego, personal doméstico, ...

También ya existe un amplio número de aseguradoras que han sacado al mercado opciones de cobertura específicas para el aseguramiento de los vehículos de movilidad personal. Otras tienen la póliza de vehículos de movilidad personal en preparación.

Las coberturas que se están ofertando en el mercado son muy parecidas en estas pólizas destinadas a los vehículos de movilidad personal. Se cubre la responsabilidad civil y la defensa jurídica. La mayoría de estas pólizas establece el límite por víctima en la responsabilidad civil en 300.000 euros, el límite en otras es de 150.000€ o inferior y tan sólo una aseguradora llega hasta los 500.000€.

¹ BENAVIDES, L.; HERNÁNDEZ, O. Barcelona registra un accidente de patinete eléctrico al día. El Periódico. 11/10/2019. <https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20191011/accidenes-patinetes-electricos-seguros-barcelona-7675605>.

Las garantías complementarias que se pueden contratar para ampliar la cobertura son los daños por accidente con franquicia y con presentación de la factura de compra del vmp, excluyendo en todo caso los daños estéticos como los arañazos. Y también los accidentes del conductor que le cubre en caso de muerte o secuelas permanentes por importe de 30.000€ sin posibilidad de comparar capitales ya que únicamente hemos encontrado esta garantía opcional en una compañía.

También ciertas compañías ofertan la posibilidad de contratar la modalidad familiar, extendiendo, dentro de una misma póliza, la cobertura al resto de miembros del domicilio familiar, incluyendo además a los menores con edad suficiente para circular con estos vehículos dependiendo de la edad mínima que dicte la ordenanza municipal en la que se encuentre el domicilio.

Tabla 4. Cuadro de garantías y capitales en los seguros de vehículos de movilidad personal

ASEGURADORA	RESPONSABILIDAD CIVIL	DEFENSA JURÍDICA	GARANTÍAS OPCIONALES	FAMILIAR
A	300.000	SI	DAÑOS por accidente con franquicia	
B	60.000 150.000 300.000 franquicia 100 €	SI	DAÑOS por accidente con franquicia	
C	150.000 300.000	SI	Asistencia mecánica	
D	500.000	SI	Accidentes del conductor 30.000€	SI
E	150.000	SI		SI
F	200.000	SI		SI

Fuente: Elaboración propia

Analizamos a continuación la garantía de responsabilidad civil y también aquellas que está ofreciendo el mercado actualmente, defensa jurídica, daños al vehículo, accidentes del conductor, así como aquellas otras garantías que entendemos sería interesante incluir en un seguro de vehículo de movilidad personal como la garantía de vehículo de sustitución...

3.1 Responsabilidad Civil

En el caso del aseguramiento de los vehículos de movilidad personal nos encontramos ante una laguna jurídica. Esta nueva modalidad de movilidad no

puede enmarcarse en la figura del peatón, se trata de vehículos autopropulsados con motor eléctrico y por lo tanto con velocidad superior al paso del peatón, ni tampoco en la del vehículo a motor y desde el Derecho no está regulando esta situación.

En el Documento de trabajo N°17 del Panel de seguimiento del Sector Asegurador de la Fundación de Estudios Financieros se indica: *“Actualmente la posición tanto de Insurance Europe como de UNESPA es considerar que este tipo de vehículos deben quedar expresamente al margen de la Directiva del seguro del automóvil...”*

Es decir, tanto los sectores del seguro a nivel europeo (Insurance Europe Federación europea de seguros y reaseguros) como a nivel estatal (UNESPA Unión Española de entidades aseguradoras y reaseguradoras) expresan su convencimiento de que estos vehículos deben quedar fuera del ámbito de la regulación de los vehículos a motor.

El uso de estos vehículos de movilidad personal comporta un riesgo que puede poner en peligro la vida o la integridad física de las personas. Deberá determinarse en qué medida, intensidad y frecuencia, pero se hace cada vez más necesario el establecimiento de una normativa de carácter básico y estatal que obligue a la suscripción de una póliza de seguro para que las posibles víctimas del daño que cause este riesgo no se vean desprotegidas ante un posible conductor insolvente, y además, para que el causante del daño no sufra la pérdida de su patrimonio parcial o totalmente.

En este sentido la Organización de Consumidores y Usuarios, este mismo año ha solicitado a UNESPA la inclusión de los vehículos de movilidad personal dentro de las pólizas de hogar así como el incremento de capital de la responsabilidad civil de dichas pólizas. Actualmente las pólizas de hogar no hacen mención expresa a los vehículos de movilidad eléctrica, sí quedan cubiertos habitualmente los patinetes y bicicletas sin motor; y los capitales de responsabilidad civil que cubren son de cuantía muy reducida. La OCU² aconseja a los usuarios de vehículos de movilidad personal verificar que están cubiertos por su póliza de hogar y con un capital de responsabilidad civil de al menos 600.000 € que permita cubrir las indemnizaciones en caso de daños personales a terceros, y todo ello ante la previsión del aumento de la siniestralidad por el uso cada vez más masivo de dichos dispositivos y a la indefensión en la que se encuentran la víctima y el causante del daño.

El hecho de que no estén incluidos los vehículos de movilidad a motor en el ámbito material del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (LRCSCVM) nos deja una **primera consecuencia**, no es necesario suscribir el seguro obligatorio. Un seguro obligatorio que según el artículo 2.1 *“Todo propietario de vehículos a motor que tenga establecimiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular,*

² ORGANIZACIÓN DE CONSUMIDORES Y USUARIOS. Nota de prensa: OCU alerta de la escasa cobertura que ofrece el seguro del hogar a ciclistas y usuarios de patinetes. 21/01/2020. <https://www.ocu.org/organizacion/prensa/notas-de-prensa/2020/patinetes210120>

...”. Y es el Estado quien establece la obligatoriedad, el alcance y la cobertura de dicho seguro. Se prima la protección a las futuras víctimas antes que la libre contratación de un seguro que proteja el propio patrimonio.

Esta primera consecuencia que se deriva de no estar incluidos los vehículos de movilidad personal dentro del ámbito material de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y que supone que no es obligatoria la suscripción de un seguro obligatorio para su uso por parte de su propietario, también supone que el Estado no se configura como responsable final de los daños causados. Así, en el seguro obligatorio del automóvil el Estado, como responsable subsidiario, y través del Consorcio de Compensación de Seguros actúa como fondo nacional de garantía al indemnizar a la víctima si el siniestro ha sido provocado por un vehículo sin seguro.

El artículo 11 b) de la LRCSCVM indica que corresponde al Consorcio *“Indemnizar los daños en las personas y en los bienes, ocasionados con un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en España, así como los ocasionados dentro del territorio español a personas con residencia habitual en España o a bienes de su propiedad situados en España con un vehículo con estacionamiento habitual en un tercer país no firmante del Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, en ambos casos cuando dicho vehículo no esté asegurado.”* Para considerar que nos encontramos en este supuesto se debe establecer que se ha producido un hecho de la circulación y que ha sido ocasionado por un vehículo a motor. Fuera de estos dos supuestos no se puede entender que el Consorcio actúa como responsable subsidiario obligado a indemnizar. Para esta función el Consorcio se apoya en el registro FIVA (Fichero Informativo de Vehículos Asegurados), dicho fichero es actualizado por todas las Entidades Aseguradoras ya que éstas están obligadas a informar de los datos de los vehículos que aseguran diariamente.

La **segunda consecuencia** de esta exclusión de los vehículos de movilidad personal de la regulación que es propia de los vehículos a motor, es el régimen de responsabilidad civil aplicable a los vehículos de movilidad personal y a los vehículos a motor.

En relación a los vehículos a motor el artículo 1.1 de LRCSCVM indica que *“el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.”* y establece un doble régimen de responsabilidad por daños a consecuencia de un hecho de la circulación.

En el caso de daños a las personas se instaura una responsabilidad civil objetiva o cuasi objetiva según la cual existe nexo de causalidad y responsabilidad del conductor del vehículo al que se le imputa el siniestro. Es decir, se produce una inversión de la carga de la prueba, ya no es el perjudicado quien debe demostrar la causa del daño y la cuantía, sino el supuesto responsable es quién debe demostrar que no ha sido responsable del mismo y sólo queda exonerado de dicha responsabilidad si prueba que los

daños son consecuencia exclusiva de la culpa del perjudicado o debido a fuerza mayor.

En el caso de daños materiales se instaura la responsabilidad subjetiva derivada de la remisión al artículo 1.902 y ss. del Código Civil según el cual *“El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado .”*En este caso sí, por tratarse de una responsabilidad subjetiva, el nexo de causalidad entre la acción u omisión y el daño causado, así como la cuantía del mismo debería ser demostrada por el perjudicado ya que no existe inversión de la carga prueba. No obstante, el legislador al indicar que el conductor es responsable en virtud de riesgo creado parece contradecir lo indicado en el párrafo siguiente en relación a los daños en los bienes, algunos autores consideran que existe una responsabilidad objetiva tanto en relación a los daños personales como a los materiales, otros en cambio son de la opinión que la responsabilidad en virtud del riesgo creado en relación a los daños en los bienes se aplica en relación a la inversión a la carga de la prueba, que recaería también sobre el que causa el daño que deberá probar que ha actuado de forma correcta y a la exigencia debida de diligencia por parte del conductor para evitar el daño.

La ley también prevé la concurrencia de culpas, y en el caso de que la víctima contribuya a la producción del daño se llevará a cabo una reducción de la indemnización hasta un máximo de un setenta y cinco por ciento.

El régimen de responsabilidad civil derivada del uso de los vehículos de movilidad personal debe enmarcarse en la responsabilidad general extracontractual contenida en el artículo 1.902 del Código Civil y siguientes ya que no es de aplicación el régimen especial de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor por no estar estos vehículos considerados como vehículos a motor. Aun así, podríamos plantearnos si los conductores de estos vehículos deberían responder en función del riesgo creado y si se invierte la carga de la prueba. Aunque obviamente la capacidad de provocar un daño es superior a la de un peatón también es cierto que no alcanzan los grados de lesividad que pueden producir un vehículo a motor y por lo tanto deberá analizarse la siniestralidad de los últimos años para poder llegar a una conclusión ajustada a la realidad. Si se llega a la determinación de que no se trata de un riesgo extraordinario no debería aplicarse la teoría del riesgo y basándonos en el artículo 217 de Ley de Enjuiciamiento Civil la carga de la prueba debería recaer en el que reclama.

Una vez determinada la relación causal entre el daño y la acción u omisión del conductor, sí deberá comprobarse la diligencia empleada por el conductor del vehículo para saber si se le puede imputar o no la responsabilidad civil y por lo tanto si está obligado a reparar el daño. Para determinar esta diligencia debida en los conductores de vehículos de movilidad personal se debe tomar en consideración que aunque el vehículo en sí no esté considerado como vehículo a motor, el conductor sí está sujeto como tal a la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial ya que lo es de un vehículo, y por lo tanto está sujeto al conjunto de normas y obligaciones recogidas en la misma, en su artículo 10.2 se indica que *“El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o*

ajeno, ...”También se debe tener en cuenta para valorar la diligencia del conductor si ha observado la prudencia de carácter general en relación a una actitud consecuente con el estado de la vía, visibilidad o la afluencia de gente en el momento del siniestro y su conducta. Así como, por supuesto la posible concurrencia de culpa de la víctima.

Como hemos visto la responsabilidad nace por actos propios pero el artículo 1.903 del Código Civil también establece una responsabilidad por actos ajenos: *“La obligación que impone el artículo anterior es exigible no sólo por los actos u omisiones propios, sino por los de aquellas personas de quienes se deba responder.”* Así los padres o tutores son responsables de los daños ocasionados por sus hijos o tutelados, los dueños o directores de empresas por los daños ocasionados por sus empleados, los dueños de animales por los daños causados por sus mascotas, el propietario de un edificio de los daños por su falta de reparaciones, etc.

Esta responsabilidad puede superarse si se demuestra la debida diligencia y por lo tanto que se ha hecho todo lo posible por prevenir el daño. Por lo que en estos supuestos sí se establece una responsabilidad objetiva ya que debe ser la persona en principio responsable de forma subsidiaria quien demuestre que ha actuado de forma irreprochable.

En este sentido cabría plantearse el supuesto de las empresas de alquiler de vehículos de movilidad personal. En principio entendemos que a estas empresas se les debería imputar la responsabilidad si se detecta algún tipo de negligencia por su parte en relación al estado de conservación de los vehículos alquilados o a su homologación, también al control a priori de que la persona que alquila un vehículo tenga la edad suficiente para hacerlo y esté en condiciones de conducirlo (si no presenta síntomas evidentes de embriaguez o falta de coordinación por ejemplo), pero más allá de eso creemos que no es posible aplicar por analogía el artículo 1.903 del Código Civil, ya que compete al conductor del vehículo de movilidad personal cumplir con las normas de tráfico y circular con la prudencia debida, actos que escapan al control de la empresa que alquila los vehículos y por lo tanto no se le debería hacer responsable de los daños causados por los conductores que han alquilado estos vehículos. En la práctica posiblemente se entiende que estas empresas llevan a cabo una actividad de riesgo de las cual se lucran y por lo tanto se les aplica una responsabilidad cuasi objetiva. En todo caso cabe por su parte acreditar que han cumplido con las obligaciones que le son propias y deben poder ser exoneradas de responsabilidad.

El seguro de responsabilidad civil protege el patrimonio del causante del daño al cual se le reclama una indemnización por actos propios o de terceros de los que es responsable civilmente. Estos daños pueden afectar a la persona del perjudicado, así como a sus bienes o patrimonio, en todo caso deben poder valorarse económicamente y deben ser reclamados, es decir, la persona perjudicada debe interponer reclamación para que nazca la obligación. Es importante destacar que el hecho causante del daño debe estar contemplado en la póliza como acto cubierto por la misma.

La consideración de que los daños puedan ser de carácter personal y de que deben estar contemplados como cubiertos en la póliza de seguro da sentido a

la solicitud por parte de OCU presentada a UNESPA antes mencionada: el capital de responsabilidad debe ser como mínimo de 600.000€ y debe incluirse a los vehículos de movilidad personal en las pólizas de hogar. Creemos que esta solución sólo es válida de forma transitoria mientras no se apruebe una normativa propia que regule a nivel nacional el aseguramiento de este tipo de vehículos y por otro lado entendemos que deberían asegurarse de forma independiente a una póliza de hogar, a través de un seguro adaptado a las necesidades del cliente y del producto y cubriendo de forma voluntaria garantías opcionales que proporcionasen mayor cobertura que la mínima de la responsabilidad civil.

Cuestión que debe tenerse en cuenta es sí de forma análoga los jueces acudirán al baremo recogido en la LRCSCVM para valorar los daños y secuelas, así como su intensidad, de aplicación en el seguro de vehículos a motor. La Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación y que entró en vigor el 1 de enero de 2016, tiene como objetivo así indicado en el preámbulo *“lograr la total indemnidad de los daños y perjuicios padecidos para situar a la víctima en una posición lo más parecida posible a la que tendría de no haberse producido el accidente.”* Esta reforma del sistema de valoración ha supuesto la actualización de las indemnizaciones, la inclusión de nuevos perjudicados a indemnizar y la sistematización de las figuras del lucro cesante y el daño emergente.

Aunque en la Ley del Baremo únicamente se hace mención expresa en su Disposición Adicional Tercera a que dicho sistema de valoración se utilizará para una futura regulación de los daños y perjuicios derivados de la actividad sanitaria, lo cierto es que este sistema no se utiliza únicamente para valorar los perjuicios en los accidentes de circulación sino también de forma análoga en los accidentes laborales y en general cuando se trate de valorar daños personales de la víctima de un accidente sea cual sea la naturaleza de éste. Y aunque entendemos que la aplicación en ámbito distinto al de la circulación tiene carácter orientativo y no vinculante esta aplicación puede suponer que los límites por víctima sean insuficientes en las pólizas de responsabilidad civil general.

La Fiscalía General del Estado en su Oficio del 13 de diciembre 2018 sobre movilidad sostenible sostiene que en caso de ser considerado culpable el conductor de un vehículo de movilidad personal, de igual forma que un ciclista, y en aplicación de los artículos 109 y ss. del Código Penal y 1.911 del Código Civil responderá con su patrimonio y en base a los criterios orientativos sobre valoración de daños corporales del baremo de automóviles. Es evidente que los límites por víctima que se aseguran actualmente en las pólizas de responsabilidad civil no permiten una adecuada protección a los posibles perjudicados ante la previsible insolvencia del causante del daño, se trata de vehículos pequeños y que no circulan a altas velocidades, pero pueden causar daños de entidad aunque sea en un número reducido de casos.

Esta situación genera inseguridad a los usuarios y entidades aseguradoras sobre los límites que el seguro de responsabilidad civil debe cubrir ante la posible valoración de unos daños con criterios orientativos y por aplicación análoga de un sistema pensado para ámbito distinto al analizado. La solución

puede estar en la aprobación de un baremo de daños personales de carácter general o en la remisión directa por ley a la utilización del baremo de automóviles para la valoración de daños personales en supuestos distintos.

3.2 Defensa Jurídica

Aunque la frecuencia siniestral no sea todavía muy elevada, comparada en todo caso con otras modalidades de circulación como el automóvil, sí que la posibilidad de generar un daño a un tercero de mayor o menor gravedad existe y podemos ser reclamados por ello. Además, al tratarse de un vehículo y de realizar un hecho de la circulación entendiendo como tal que nos desplazamos con un vehículo eléctrico por una vía, las garantías que como usuarios se solicitan y como aseguradores se ofertan son las mismas que las de un seguro de automóvil.

El seguro de defensa jurídica regulado en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (LCS) artículos 76 a) a 76 g) (artículos añadidos en la modificación del 20 de diciembre de 1990), cubre los gastos que se puedan derivar de un proceso judicial, administrativo o arbitral por haber sido el asegurado objeto de una reclamación. Además de los gastos se asegura el servicio de asistencia judicial y extrajudicial. Y la reclamación al tercero responsable o a su aseguradora de los daños por él sufridos.

No debe confundirse el seguro de defensa jurídica con la dirección jurídica a la que alude el artículo 74 de esta misma ley LCS, la defensa jurídica del artículo 74 alcanza únicamente a la defensa frente a la reclamación del perjudicado realizada por el asegurador de la responsabilidad civil y puede decaer por pacto en contra de las partes. Se trata de una garantía accesoria de la responsabilidad civil.

El seguro de defensa jurídica comporta un contrato de seguro autónomo que debe constar en póliza aparte o dentro de la misma póliza en capítulo aparte. El seguro de defensa jurídica permite la libre elección de abogado y procurador en cualquier caso y no únicamente en situación de conflicto de intereses cubriendo la aseguradora los gastos de defensa hasta el límite pactado en póliza.

El importe de las multas y sanciones no queda cubierto por la garantía del seguro de defensa jurídica, pero es habitual que se cubra el depósito o adelanto de fianzas penales exigidas para garantizar las costas procesales o para garantizar la libertad provisional, así como el gasto asociado a posibles peritaciones necesarias en el caso de la defensa o la reclamación.

En los seguros de defensa jurídica se garantiza, pues, la defensa penal, con la exclusión de hechos dolosos o delitos contra la seguridad del tráfico, la constitución de fianzas en causa criminal y la reclamación de daños al tercero responsable. Es habitual también garantizar la gestión de sanciones o multas impuestas al asegurado.

La defensa jurídica es una garantía que debe incorporarse a las pólizas que se suscriban para asegurar los vehículos de movilidad personal ya que podemos

ser objeto de una reclamación pero también, como veremos más adelante, podemos incurrir en responsabilidad penal como consecuencia de una imprudencia que se enmarque dentro del ámbito de aplicación del código penal.

3.3 Daños al vehículo

A pesar de contar con pocos ejemplos de pólizas enfocadas específicamente a los vehículos de movilidad personal si podemos observar que la garantía de daños al vehículo se oferta en estas pólizas con carácter opcional.

De momento esta garantía se ofrece de forma parcial en el mercado, así únicamente la encontramos en relación a los daños accidentales, aquellos que se produzcan como resultado de un evento externo, de forma casual y con causa ajena a la voluntad del asegurado. Quedan por tanto excluidos los daños por avería.

En el caso del seguro de daños al automóvil se cuenta con el Centro Zaragoza, centro de investigación y catalogación de vehículos que da servicio a las entidades aseguradoras. El Centro Zaragoza a través de la codificación de los vehículos a motor da información sobre sus especificaciones técnicas y también sobre el precio del mismo y permite orientar la prima de seguro adecuada a cada riesgo y ayuda a la gestión de los siniestros. Además, también este sector cuenta con el Boletín Ganvam que permite aproximar el valor venal (valor de venta teniendo en cuenta la depreciación anual de los vehículos) de los vehículos dependiendo de su año de matriculación.

En un mercado relativamente nuevo como el de los vehículos de movilidad personal, sin contar con este tipo de información categorizada, para ofertar una suscripción de seguro de daños se hace imprescindible establecer en las condiciones particulares el límite máximo de indemnización de los daños y especificar que la mano de obra y la reparación o sustitución de pieza averiada se hará hasta el límite especificado en las condiciones particulares. Dicho límite puede establecerse por un importe determinado o corresponder al precio de compra por lo que sería preciso presentar, obligatoriamente, factura del vehículo en el momento de la suscripción de la póliza o en el momento de la comunicación del siniestro.

Además, debe establecerse el criterio de la indemnización de los daños en caso de pérdida total del vehículo. En los vehículos a motor suele utilizarse el criterio del valor venal del vehículo. En el caso de los vehículos de movilidad personal, para los años siguientes al primero en el cual se suele indemnizar a valor de nuevo, se puede utilizar la indemnización a valor real, aquel valor necesario para adquirir un vehículo de las mismas características en el momento justo anterior al siniestro, aplicando un tanto por ciento de depreciación creciente de carácter anual.

Una forma de ajustar la prima de esta garantía y ser competitivos, en un mercado de precios muy ajustados, es limitar esta cobertura a un número máximo de siniestros por anualidad, permitiendo así controlar la siniestralidad y

por tanto la prima de la garantía, pero contando con la satisfacción del cliente al saber que tiene los daños cubiertos al menos en ese número predeterminado de posibles siniestros. En la misma línea se entiende la posibilidad de establecer un importe de franquicia por cada siniestro presentado. La cobertura puede, entonces, incluir la limitación del número de siniestros atendidos por anualidad, la franquicia obligatoria por siniestro o ambas a la vez, lo cual determinará el precio final de la cobertura.

3.4 Accidentes del conductor

Otra posible garantía opcional es la de cubrir los accidentes personales en caso de fallecimiento o de secuelas permanentes producidas como consecuencia de un accidente de circulación como conductor de un vehículo de movilidad personal.

En este caso y por el tipo de vehículo del que hablamos, en muchos casos conducidos por menores, debemos tener en cuenta la limitación que impone el artículo 83 de la Ley de Contrato de Seguro según la cual no se puede suscribir seguro para caso de muerte para menores de catorce años o discapacitados.

En los accidentes de circulación los gastos de curación o de asistencia sanitaria de las personas perjudicadas, conductor, acompañantes, peatones...no quedan cubiertos por la Seguridad Social. Por eso en el caso del seguro de automóvil la garantía de accidentes personales va acompañada de la cobertura de asistencia sanitaria que cubre los gastos derivados de la asistencia sanitaria en caso de accidente al conductor del vehículo considerado culpable del mismo y que es el único no cubierto por la garantía de responsabilidad civil del propio seguro o la del tercero cuando sea éste el responsable.

El importe cubierto en la garantía de asistencia sanitaria suele estar limitado en las condiciones particulares de la póliza a no ser que se acuda a un centro concertado. El tiempo de duración de la asistencia tampoco es ilimitado, suele garantizarse desde un año hasta tres a partir de la fecha del accidente en función de la cobertura del seguro contratado. El convenio entre UNESPA, el Consorcio de Compensación de Seguros (asume los gastos en ausencia de seguro) y el conjunto de centros hospitalarios o de atención tiene por objeto regular la asistencia médica y rehabilitadora a los lesionados por hechos de la circulación.

En el caso de accidente con vehículo de movilidad personal al no tratarse de un vehículo a motor y por lo tanto no estar efectuando un hecho de la circulación la asistencia sanitaria sí estaría cubierta por la Seguridad Social y por lo tanto esta cobertura complementaria de asistencia sanitaria no debería ser necesaria en la garantía de accidentes personales.

3.5 Otras garantías

Una garantía que no encontramos en la oferta de estos seguros es la garantía que cubre el robo del vehículo. No creemos tampoco que sea posible que en un futuro próximo se pueda contratar dicha garantía para cubrir el robo de un vehículo de movilidad personal debido a la alta probabilidad de fraude que podría suponer su aseguramiento para la entidad aseguradora por la presentación de partes de siniestros simulados, pero también por la mayor facilidad para que se produzcan robos reales por tratarse de vehículos de reducido tamaño y de más fácil acceso a ellos. Entendemos que al tratarse de vehículos no matriculados y que por tanto no constan en ningún registro no favorece el control de los mismos, la prima que debería establecerse entonces para la garantía de robo haría que se descartase su propia contratación por carecer de interés para el futuro cliente.

Sí encontramos en el mercado una opción de garantía de asistencia mecánica al vehículo de movilidad personal en ruta que no puede continuar su circulación. Y aunque no se haya propuesto todavía también sería interesante la posibilidad de incluir una cobertura de vehículo de sustitución durante el tiempo que dure la reparación del propio vmp por avería o accidente. En ambos casos entendemos que la entidad aseguradora debería realizar una apuesta por este tipo de seguros y preparar su propia red de talleres, o la que tenga concertada, para la incorporación de personal reparador de este tipo de vehículos y para dotarse de vehículos de sustitución. En todo caso, cuando las entidades aseguradoras empiecen a disponer de series anuales de datos de siniestralidad es posible que el abanico de garantías ofertadas se amplíe y se ajuste a la rentabilidad de este sector.

4. Siniestralidad de los vehículos de movilidad personal

Los datos sobre la siniestralidad de los vehículos de movilidad personal son escasos, casi nulos si se busca una estadística de carácter estatal. El informe de la DGT llamado *Las principales cifras de la Siniestralidad Vial* correspondiente al año 2018, el último publicado, no recoge datos de este tipo de vehículos. Sí se incluye la siniestralidad de las bicicletas junto a la del conjunto de los vehículos a motor.

Con carácter general encontramos una referencia al número de siniestros de estos vehículos en la Memoria 2019 del Fiscal General Del Estado. *“En los once primeros meses de 2018 se han contabilizado 273 accidentes en 44 ciudades. En 203 de ellos habría, en principio, algún tipo de responsabilidad del patinador. Se trata sólo de una estimación muy provisional que esconde cifras de bastante mayor entidad.”* Se trata de una información parcial en algunos casos porque algunas ciudades han empezado a recoger datos ya avanzado el año 2018 y en otros casos por la no interposición de denuncia unida a la fuga del conductor. Tal como se indica en la memoria 2019 el Ministerio Fiscal está trabajando en la elaboración de un estudio sobre la nueva realidad que supone la incorporación de los vehículos de movilidad personal a la circulación.

La irrupción sorpresiva del aumento de uso de los vehículos de movilidad personal, sobre todo patinetes, no sólo ha tenido como consecuencia la falta de seguridad de los usuarios de vmp y del resto de usuarios de la vía debido a la ausencia de una normativa clara y general, sino también la falta de datos que permitan estudiar y analizar los efectos que dicha irrupción ha supuesto en la movilidad de las ciudades.

En relación a las noticias publicadas en los medios de comunicación si tomamos como ejemplo la ciudad de Barcelona ésta ha pasado de 129 siniestros con implicación de vehículos de movilidad personal en el año 2018 a 490 en el año 2019³, lo que supone un incremento de casi el 280 por cien. Y, aunque con la salvedad indicada en la memoria fiscal de que existen cifras ocultas, en el año 2018 se habla de 273 accidentes en 44 ciudades y al año siguiente de 490 en una sólo de ellas, dichas cifras son indicativo de la urgencia y necesidad de establecer una normativa para regular y ordenar este nuevo sistema de movilidad que parece ha llegado para quedarse.

³BENAVIDES, L. Los patinetes eléctricos aumentan la siniestralidad en Barcelona. El Periódico. 28/01/2020. <https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20200128/radares-fijos-ciudad-de-barcelona-7825099>

Tabla 5. Siniestralidad ciudad de Barcelona 2019

VEHÍCULOS IMPLICADOS

	2019		RESPECTO DEL 2018
Turismo	7.426	↓	-3,7%
Motocicleta	6.062	↑	-0,5%
Furgoneta	1.228	↓	-1,6%
Ciclomotor	951	↑	6,9%
Taxi	637	↓	-35,5%
Bicicleta	796	↑	1,3%
Camión	417	↓	-6,7%
VMP* con motor	490	↑	279,8%
VMP sin motor **	49		--
Otros	919	↑	14,4%
Total	18.975	↓	-0,3%

*(Vehículos de movilidad personal: 'segways', patinetes eléctricos y 'hoverboards')

** (Esta cifra estaba incluida en otros)

Fuente: El Periódico.

En marzo de este año la Sociedad Española de Medicina Intensiva, Crítica y Unidades Coronarias (SEMICYUC) publica un comunicado⁴ alertando del número de personas que requieren ingreso en UCI por siniestro con patinete eléctrico. Las víctimas de estos siniestros presentan traumatismos craneoencefálicos de consideración similar a los producidos por conducción de motocicletas o bicicletas y apuntan como principal causa a la imprudencia, el exceso de velocidad y la escasa utilización del casco. Según este colectivo el casco debería tener carácter obligatorio y en todo caso recomiendan su uso encarecidamente.

Recordamos que la obligatoriedad del uso de casco está en manos de las ordenanzas municipales y que éstas en algunos casos dictaminan su obligatoriedad por edad mínima o por la actividad que realice el vehículo de movilidad personal.

Si analizamos los datos de denuncias impuestas a este tipo de vehículos en Barcelona podemos extrapolar el aumento significativo al resto de ciudades del territorio nacional. A día de hoy todavía no se han publicado los datos relativos al año 2019.

⁴SEMICYUC. El aumento de accidentes de patinete eléctrico pone en alerta a las UCI españolas. Madrid. 03/03/2020. <https://semicyuc.org/2020/03/el-aumento-de-accidentes-de-patinete-electrico-pone-en-alerta-a-las-uci-espanolas/>

Tabla 6. Registro denuncias de vmp particular Guardia Urbana de Barcelona

Denuncias VMP de uso particular

	2017							2018												TOTAL	
	07	08	09	10	11	12	TOTAL	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12		TOTAL
Circulación de riesgo	16	33	21	26	10	8	114	9	21	24	29	75	71	102	85	90	143	92	65	806	1.034
Elementos de seguridad	14	20	14	10	1	2	61	2	6	6	11	32	34	67	71	72	61	34	36	432	554
Circular por donde no corresponde	0	14	3	4	6	2	29	3	5	10	26	29	42	82	62	95	99	90	82	625	683
Velocidad	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	1	1	0	0	5	7
TOTAL	30	67	39	40	17	12	205	14	32	40	66	136	147	251	221	285	304	216	183	1.868	

Fuente: Informe de gestión 2018. Área de Seguridad y Prevención. Guardia Urbana de Barcelona

Tabla 7. Registro denuncias de vmp actividad económica Guardia Urbana de Barcelona

Denuncias VMP de actividad económica

	2017							2018												TOTAL	
	07	08	09	10	11	12	Total	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12		Total
Circulación abusiva	0	4	2	2	0	0	8	0	0	0	0	0	2	1	0	7	2	1	1	14	30
Circular por donde no corresponde	20	13	13	0	0	0	46	0	0	0	0	9	2	3	0	4	0	1	1	20	112
Elementos de seguridad	5	3	0	0	0	0	8	0	1	0	0	2	0	0	2	4	0	0	0	9	25
Estacionamiento	10	4	3	1	0	0	18	6	0	4	21	39	35	61	56	84	51	43	70	470	506
Formación e información	0	8	0	0	0	0	8	0	0	0	0	1	1	0	3	0	0	0	4	9	25
No cumplir los requisitos	16	5	6	0	0	0	27	0	2	25	21	26	97	215	176	257	75	51	26	971	1.025
TOTAL	51	37	24	3	0	0	115	6	3	29	42	77	137	280	237	356	128	96	102	1.493	

Fuente: Informe de gestión 2018. Área de Seguridad y Prevención. Guardia Urbana de Barcelona

A pesar de que sólo se han recogido datos desde la mitad del año 2017 es posible comprobar el aumento significativo de denuncias interpuestas a los conductores de estos vehículos debido sin duda al aumento de su uso. Mientras que el mayor número de denuncias en los vmp de uso particular se corresponden con una circulación de riesgo y por circular por donde no se debe, aceras, en el caso de los vmp de actividad económica, los destinados a alquiler y aquellos que realizan rutas guiadas, el mayor volumen de denuncias se deben al estacionamiento indebido de los vehículos.

4.1 Responsabilidad Penal

Respecto a la responsabilidad penal de los conductores de un vehículo de movilidad personal a raíz de un accidente no puede considerarse que estemos ante un delito contra la seguridad vial. En el Código Penal Libro II, Título XVII, Capítulo IV se especifica que estos delitos son cometidos por vehículos a motor o ciclomotores por lo que no es posible aplicarlos a los vehículos de movilidad personal por carecer de esa categoría.

La posible responsabilidad penal de un conductor de vehículo de movilidad personal se encuadra en los artículos que hacen referencia a la imprudencia en el Código Penal.

En relación al homicidio:

- En el artículo 142.1 del Código Penal Libro II Título I *“El que por imprudencia grave causare la muerte a otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años”*
- En el artículo 142.2 del Código Penal Libro II Título I *“El que por imprudencia menos grave causare la muerte a otro, será castigado con la pena de multa de tres meses a dieciocho meses”*

En ambos casos debe excluirse la aplicación de los párrafos referidos a la utilización de vehículos a motor o ciclomotor en la comisión de la imprudencia, pero creemos que únicamente en lo que se refiere a la pena accesoria de privación del derecho a conducir. Sí deben tenerse en consideración para la determinación de la gravedad de la imprudencia. Tal como hemos indicado con anterioridad se califica a los vehículos de movilidad personal como vehículos y por lo tanto se les aplica la normativa de tráfico recogida en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Por lo tanto, para la determinación de una imprudencia grave se puede, tal como indica el artículo 142.1 del Código Penal, realizar teniendo en cuenta si concurren alguna de las circunstancias previstas en el artículo 379 del CP. Obviamente no es posible tener en consideración el apartado del artículo 379 en relación a una velocidad superior a 60 km/h puesto que la velocidad máxima de un vehículo de movilidad personal es de 25 km/h, pero sí es aplicable el segundo apartado en relación a la conducción bajo los efectos de alcohol, drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, ya que como nos recuerda la instrucción de la DGT 2019/S-149 TV-108 el conductor de un vmp está obligado a someterse a las pruebas de detección de drogas y tasa de alcohol.

Y según el artículo 142.2 del Código Penal la imprudencia menos grave será calificada, cuando el juez o tribunal así lo valore, en función de que no se haya establecido como grave y de que el accidente suponga una infracción considerada como grave según las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

La Ley Orgánica 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente introdujo el artículo 142 bis que permite, únicamente en el

supuesto de homicidio por imprudencia grave, aumentar la pena en función de la gravedad del riesgo creado y si hubiesen fallecido dos personas o más o si hubiese fallecido una persona y causado lesiones de entidad a otra (las del artículo 149 y 150 del CP, según la remisión del artículo 152.1.2º o 3º, pérdida o inutilidad de un órgano principal o sentido, impotencia, esterilidad, grave deformidad o grave enfermedad somática o psíquica; o pérdida o inutilidad de un órgano no principal o deformidad, respectivamente). Este artículo es de difícil aplicación a un supuesto en el que intervenga un vehículo de movilidad personal porque entendemos que la probabilidad de ocasionar esa cantidad de daños es escasa por tratarse de vehículos que no superan los 25 km/h.

En relación a las lesiones:

En artículo 152.1 del Código Penal

“El que por imprudencia grave causare alguna de las lesiones previstas en los artículos anteriores será castigado, en atención al riesgo creado y el resultado producido:

- *1.º Con la pena de prisión de tres a seis meses o multa de seis a dieciocho meses, si se tratare de las lesiones del apartado 1 del artículo 147. Lesión que menoscabe la integridad corporal o la salud física y mental y requiera de tratamiento médico o quirúrgico.*
- *2.º Con la pena de prisión de uno a tres años, si se tratare de las lesiones del artículo 149.*
- *3.º Con la pena de prisión de seis meses a dos años, si se tratare de las lesiones del artículo 150.”*

En artículo 152.2 del Código Penal

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

Igual que en el caso del homicidio imprudente en el caso de lesiones, el apartado referido a la comisión de la imprudencia mediante vehículo a motor debe tomarse en consideración para la clasificación de la gravedad de la imprudencia. Y es de aplicación también el nuevo artículo 152 bis introducido a la par que el artículo 142 bis y que en los mismos términos prevé el aumento de la pena para los casos de especial gravedad en los que se provoquen lesiones que se enmarquen en el artículo 152. 1.2º o 3º, es decir en el caso de imprudencia grave y de las lesiones referidas a los artículos 149 y 150 del Código Penal.

En la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal y que establece esta diferenciación entre delitos de imprudencia grave y menos grave prevé también la despenalización de las imprudencias leves y su redireccionamiento a la jurisdicción civil.

Es decir, una imprudencia leve no será delito, pero se debe tener en cuenta que una imprudencia menos grave cometida por un conductor de vehículo de

movilidad personal sí lo será y no sólo responderá de forma civil sino también penal siempre y cuando en este caso el perjudicado presente denuncia.

En atención a la Ley de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y seguridad vial aplicable a los conductores de vehículo de movilidad personal le son de aplicación los preceptos de dicha ley referidos a que el usuario de la vía debe evitar entorpecer la circulación del resto de vehículos o causar perjuicios y debe conducir con diligencia y prudencia para no poner en peligro su propia integridad, así como tampoco la del resto de usuarios de la vía (art. 10 1 y 2). Deben circular por las zonas o vías habilitadas y permitidas a su circulación según las ordenanzas municipales que le son de aplicación. En la circulación por las zonas de calzada autorizadas para los conductores de vmp le son también de aplicación las normas de circulación referidas a velocidad, incorporación a la vía, preferencia de paso, estacionamiento... Y por supuesto como usuario de la vía está obligado a obedecer las señales de circulación (art. 53).

El usuario de vmp puede incurrir en imprudencia punible recogida en los artículos 142 y 152 del Código Penal si el vehículo no presenta las condiciones debidas para circular y no únicamente en lo relativo a la obligación de circular con vehículo en buenas condiciones de mantenimiento sino también a que cumpla con las características técnicas y de seguridad. Así el artículo 77. en su apartado II) considera infracción muy grave: *“Circular con un vehículo que incumpla las condiciones técnicas que afecten gravemente a la seguridad vial”*. Como vimos en el caso de los vehículos de movilidad personal la normativa aplicable es la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria.

En este sentido y tal como indica la Fiscalía General del Estado en su Oficio del 13 de diciembre 2018 remitido a los policías de tráfico, en los casos en los que exista un peligro o riesgo para el propio usuario de vmp o para el resto de usuarios de la vía cabe la inmovilización del vehículo según el artículo 104.1. b), por las deficiencias del vehículo, o retirada y depósito según artículo 105.1. a) si constituye peligro o causa perturbaciones en la circulación. El estacionamiento de un vehículo de movilidad personal en la acera ya puede ser motivo de peligro, más aún su circulación, para las personas con discapacidad visual pero también para el resto de peatones con derecho natural propio para circular por las aceras.

En el caso de atropello a peatones (si se producen lesiones concordantes con los artículos 147.1, 149 o 150 del Código Penal) se considera imprudencia grave cuando el accidente ocurre en la zona peatonal o si se produce como consecuencia de la falta de atención del conductor por la utilización de cascos o auriculares con reproducción de música o sonidos según el artículo 13.3 de la ley de Tráfico.

Sobre la prohibición de la utilización de cascos en la conducción de un vehículo de movilidad personal la sentencia SJCA núm. 1/160/2019, 04 de diciembre de 2019, de Valladolid por la que se desestima la demanda contra resolución de desestimación de un recurso de reposición por sanción impuesta por conducción de patinete eléctrico con cascos el juez fundamento su fallo en la calificación de los vehículos de movilidad personal como vehículos (según punto 6º del Anexo I de la Ley de Tráfico se define vehículo como *“aparato apto*

para circular por las vías o terrenos...”) y por lo tanto en que le son totalmente aplicables las normas generales de circulación previstos en la Ley de Tráfico y su Reglamento y es de aplicación la prohibición, de la utilización de cascos o auriculares durante la conducción.

Se produce también imprudencia grave cuando se conduce bajo los efectos de alcohol o drogas como apuntábamos anteriormente (artículo 77.c) de la Ley de Tráfico). Y por supuesto es grave también no cumplir con la obligación de someterse a las pruebas para detección de alcohol o drogas en el caso de accidente (artículo 77.d) de la Ley de Tráfico).

Constituye también imprudencia grave la falta de pericia en conducción, por el indudable riesgo que supone para sí mismo y para el resto de conductores y usuarios del espacio, el conductor debe estar en disposición de controlar su vehículo (artículo 13.1 de la Ley de Tráfico).

Por último, también se califica de imprudencia grave circular por la calzada transportando niños en el vmp. Se debe recordar que un vehículo de movilidad personal no es asimilable a un juguete, estos tienen una velocidad inferior a 6 km/h, y además los vmp por sus propias especificaciones sólo cuentan con una plaza útil.

En todos estos casos son de aplicación los artículos 142 y 152 del Código Penal pero también debe tenerse en cuenta y comprobar la responsabilidad en la que pueden incurrir los fabricantes y las empresas comercializadoras de estos vehículos por falta de seguridad industrial o negligencia en la venta de los mismos sin la necesaria puesta a disposición al usuario de la información sobre uso y alertas por ejemplo, así como la responsabilidad de las empresas que utilicen estos vehículos en su actividad comercial de transporte o de alquiler que deben contar con la autorización municipal o licencia pertinente y de forma subsidiaria la posible responsabilidad de los Ayuntamientos que han otorgado dichas autorizaciones o licencias.

En este sentido, en la sentencia SJP núm. 2 195/2019, 12 de septiembre de 2019, de Badajoz en la cual se absuelve al acusado de un delito contra la seguridad vial por conducir vehículo ciclomotor sin contar con permiso o licencia para ello se evidencia la necesidad de una regulación clara y una norma que especifique las características técnicas de estos vehículos, a la vez que se explicita la responsabilidad de las empresas comercializadoras en la venta de estos vmp como vehículos sin necesidad de matrícula, licencia de conducir o casco cuando en la práctica sus características técnicas sobrepasan las de un vehículo de movilidad personal.

4.2 Responsabilidad penal de los vehículos VMP que superan las características de los vehículos de movilidad personal

Aunque, como hemos indicado en el inicio del capítulo a los vehículos a motor no le son de aplicación los artículos 379 a 385 ter del Capítulo IV del Código penal en relación a los delitos contra la seguridad vial por no tratarse de vehículos a motor existe una corriente doctrinal que entiende que una definición

administrativa como la de vehículo a motor debe considerarse como orientativa⁵ y que al no existir remisión directa desde el propio derecho penal, prima más la efectiva tutela de los bienes jurídicos que pueden sufrir menoscabo ante la circulación de vehículos provistos de motor y por lo que aun quedando fuera los vmp de la clasificación administrativa de vehículos a motor se trata de dispositivos para transporte y con propulsión propia y por lo tanto les sería de aplicación los supuestos referidos a los delitos contra la seguridad vial del Código Penal.

Así, según este autor el conductor de un vehículo de movilidad personal puede cometer un delito contra la seguridad vial cuando realiza la conducción bajo la influencia de drogas o bebidas alcohólicas supuesto recogido en el artículo 379.2 del Código Penal.

En sentido contrario la sentencia de la Audiencia Provincial de Girona 59/2016, 29 de enero de 2016, revoca sentencia en primera instancia, según la cual se había imputado delito contra la seguridad vial por conducción de un patinete eléctrico bajo la influencia de bebidas alcohólicas, atendiendo al hecho de que el vehículo de movilidad personal no tiene consideración de vehículo a motor y por lo tanto no se ajusta al tipo penal por el cual fue condenado.

También, este autor considera que el conductor de un vehículo de movilidad personal puede incurrir en delito contra la seguridad vial cuando circula con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o integridad del resto de usuarios de la vía tal como establece el artículo 380 del Código Penal. Así como, es posible incurrir en el delito recogido en el artículo 381 del Código Penal que hace referencia a la conducción con manifiesto desprecio a la vida de los demás.

En definitiva, considera que cuando la conducta de un conductor de vehículo de movilidad personal tenga encaje en la conducta tipificada de los artículos 379, 380 y 381 del Código Penal debe entenderse el vmp como vehículo a motor, dejando de lado la clasificación administrativa, y por lo tanto en interés al bien jurídico protegido y a la entidad del riesgo creado no dejar impune dicha conducta⁶.

No podemos estar de acuerdo con esta pretensión al considerar que no es posible aplicar un tipo penal si no está incluido en la acción supuestamente punible uno de los principales elementos del mismo como es el sujeto activo de la acción. Los artículos referidos a los delitos de seguridad vial establecen que pueden ser cometidos por los conductores de vehículos a motor o ciclomotores y por lo tanto no pueden ser de aplicación a los vehículos de movilidad personal, artefactos provistos de motor y por lo tanto de autopropulsión pero sin

⁵MOREL ALDANA, L.C. Delitos contra la seguridad vial y siniestralidad de los nuevos tipos de vehículo. Wolters Kluwer. Bosch. 2019. Página 171.

⁶MOREL ALDANA, L.C. Delitos contra la seguridad vial y siniestralidad de los nuevos tipos de vehículo. Wolters Kluwer. Bosch. 2019. Página 604.

consideración de vehículo a motor ni de ciclomotor. Se debe tener en cuenta, además que se trata de la aplicación, la del Código Penal, de un conjunto de normas restrictivas de derechos y por lo tanto debe realizarse una aplicación restrictiva de la misma y no cabe la aplicación por analogía o en todo caso únicamente cabe la analogía cuando ésta sea a favor del reo.

Cuestión distinta es la de aquellos vehículos comercializados como vehículos de movilidad personal y que superan los estándares de velocidad para ser considerado como vmp, es decir superan los 25 km/h o aquellos que han sido manipulados para superar dicha velocidad. También los que no cumplan con las especificaciones técnicas de este tipo de vehículos, recordamos que los vehículos de movilidad personal sólo constan de una plaza y son propulsados exclusivamente por motores eléctricos. En ambos casos nos encontramos con vehículos que no pueden ser considerados vehículos de movilidad personal y por lo tanto decae la no obligación de matriculación, de seguro obligatorio y de licencia para conducir.

Tal como remarca el Fiscal General en su Memoria 2019 *“los informes enviados subrayan la situación de alegalidad con la que se desplaza un relevante porcentaje de vehículos acogidos a este concepto jurídico-administrativo, sin atender ni la legislación nacional ni la europea sobre requisitos técnicos de diseño, fabricación y comercialización, y circulando con frecuencia carentes de marca de fábrica y de toda certificación o documentación, o siendo éstas inveraces.”* Lo que conlleva una elevación importante del riesgo por la alta velocidad que pueden alcanzar y porque al no circular por las vías propias de vehículos con estas velocidades el incremento de atropellos y las posibles secuelas son mayores.

En estos vehículos, sin las características técnicas necesarias para ser considerados como vehículos de movilidad personal, sólo caben dos supuestos, que no cumplan con los requisitos del Reglamento (UE) 168/2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos y por lo tanto no pueden circular por falta de autorización administrativa para ello y tal como indica la Instrucción de la DGT 2019/S-149 TV-108 procede imponer sanción por carecer de autorización administrativa para circular de 500€e inmovilización y depósito del vehículo. En caso contrario, si el vehículo cumple con los requisitos técnicos del Reglamento (UE) 168/2013 estamos ante un ciclomotor o motocicleta.

En este último supuesto se deben tener en cuenta las posibles responsabilidades que se puedan derivar de las empresas fabricantes y comercializadoras, también en referencia a aquellas que operan en internet, por no poder a disposición del comprador la información sobre el producto o por no proceder a los controles de calidad necesarios para garantizar la seguridad de los usuarios o incluso cuando la documentación aportada al comprador no se ajusta a la realidad por ser las especificaciones del producto distintas a las indicadas.

También se debe tener en cuenta que nos encontramos ante un vehículo a motor y que dicho vehículo precisará de:

- Autorización administrativa para circular según el artículo 1º del Reglamento General de Vehículos y su incumplimiento conlleva sanción de 500€.
- Para su conducción se deberá estar en posesión de un permiso o licencia de conducción según lo establecido en el artículo 1º del Reglamento General de Conductores, su incumplimiento conlleva sanción de 500€.
- Y, además, por último, precisará de aseguramiento obligatorio según la normativa recogida en el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor en su artículo 2. El incumplimiento del deber de asegurarse conlleva sanción de 1.000€ si se trata de un ciclomotor o de 1.250€ si se trata de una motocicleta.

Es el conductor o propietario quien ostenta la responsabilidad de contar con permiso de circulación, licencia para conducir y de estar debidamente asegurado.

Es en este caso, también, al no tratarse de un vehículo de movilidad personal sino de un vehículo a motor, cuando el conductor de dicho vehículo puede incurrir en un delito de seguridad vial recogido en el Código Penal al conducir superando los límites de velocidad, bajo la influencia de drogas o alcohol, o de forma temeraria o con manifiesto desprecio ante la vida de los demás según los artículos 379 a 381. Además, será de aplicación la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores recogida en los artículos 142 y 152 del Código Penal.

La sentencia de la Audiencia Provincial de Cáceres 44/2020 de 07 de febrero 2020 en la cual se desestima el recurso de apelación que había interpuesto un conductor de patinete que ya había sido absuelto en primera instancia de la conducción de un patinete con consideración de ciclomotor, a tener del artículo 14.1 del Código Penal (error de tipo), y en la que se reclama por parte del acusado absuelto que el vehículo tenga consideración de vehículo de movilidad personal y no de ciclomotor para no hacer frente a las posibles consecuencias administrativas que tal consideración pueden acarrearle por circular sin permiso de conducir, considera que ese vehículo al superar las especificaciones técnicas de un vmp y concordar con las de un ciclomotor debe tener consideración de ciclomotor aunque su apariencia sea la de un patinete.

Se trata de una sentencia importante porque establece que no todos los patinetes eléctricos tienen consideración de vehículo de movilidad personal y para ello toma en consideración que el vehículo en cuestión consta de asiento, de potencia de 1,5 kw y alcanza una velocidad máxima de 45 km/h características que lo encuadran como vehículo de tipo L1e-B, denominado ciclomotor, según lo establecido en el Reglamento (UE) 168/2013 y en el apartado 9 del Anexo I de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial donde se define al ciclomotor como *“Vehículo de dos ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico”*. La sentencia también se fundamenta en la instrucción de la

DGT 2019/S-149 TV-108 y en la reforma, todavía en tramitación, del Reglamento General de Vehículos en los que se determina que los vehículos de movilidad personal para ser considerados como tal no pueden superar la velocidad de 25 km/h.

Esta sentencia corrobora que la conducción de este tipo de vehículos, vmp que no pueden ser considerados como tales, pueden conllevar la comisión de un delito contra la seguridad vial, en este caso el del artículo 384 del Código Penal por la conducción de un ciclomotor sin el pertinente permiso o licencia para conducir y la sanción por no cumplir con la obligación de aseguramiento obligatorio.

Como venimos manifestando la necesidad de contar con una regulación de carácter general y estatal que clarifique las características técnicas de estos vehículos y establezca un marco normativo es imperiosa y prueba de ello es la resolución de la **sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia 81/2020, de 24 de marzo 2020** que en un sentido totalmente contrario a la sentencia de Cáceres estima el recurso de apelación presentado y revoca la sentencia impuesta en primera instancia que condenaba como autor de delito de conducción sin permiso a un conductor al que le habían privado administrativamente del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por pérdida total de puntos y que conducía un patinete eléctrico con consideración de ciclomotor. Esta sentencia que llega aproximadamente un mes más tarde que la anteriormente citada indica que no es posible determinar con total seguridad que el vehículo conducido tenga categoría de ciclomotor y que dicha duda no se pueden resolver contra reo. Hace hincapié en la ausencia de una norma jurídica general y vinculante y en que no es posible justificar una sentencia penal en la Instrucción de la DGT 19/V-134 de 24 mayo de 2019 (instrucción derogada por la Instrucción 2019/S-149 TV-108 en diciembre de 2019 pero todavía en vigor en el momento de la sentencia en primera instancia que fue en octubre de 2019) por considerar que se trata de una regulación ex novo y exorbitante de la materia y no de una interpretación de una norma jurídica además de calificar de discutibles sus razonamientos y de presentar carencias en sus conclusiones. En definitiva, fundamenta la estimación del recurso en la ausencia de una clasificación legal propia de los patinetes y por lo tanto no se puede determinar si precisan o no de permiso para conducir.

Creemos que las resoluciones judiciales de corte distinto son síntoma de la falta de una regulación que establezca un marco claro en relación a los vehículos de movilidad personal y que permita determinar cuáles son las conductas punibles en relación a estos vehículos.

5. Conclusiones

Los vehículos de movilidad personal no son considerados vehículos a motor. Esta primera afirmación establecida tanto por la nueva Directiva Europea, todavía en tramitación, como por las escasas normas de rango estatal que regulan actualmente estos vehículos, instrucciones de la DGT y la futura reforma del Reglamento General de Vehículos, provoca una cascada de consecuencias siendo la primera la falta de normativa específica que clarifique cuales son las características técnicas de velocidad, peso, estructura que determinen que estamos ante un vehículo que pueda ser incluido en dicha categoría. También, la falta de normas que regulen de forma unificada y estatal los criterios para su uso. Actualmente estos vehículos se regulan en las ordenanzas municipales por lo que la dispersión de criterios impide un mismo tratamiento a los posibles perjudicados en caso de accidente. La edad mínima para conducir estos vehículos, el uso del casco, las vías habilitadas, ... son cuestiones que pueden variar de un municipio a otro y esto provoca falta de seguridad a las posibles víctimas, como ya hemos indicado, pero también a los usuarios y a las compañías aseguradoras en su función de cubrir estos riesgos.

Son muchas las voces, de distintos ámbitos, que solicitan una normativa que establezca los principios básicos para su regulación, asociaciones de consumidores y usuarios, el sector asegurador e incluso los tribunales.

Otras de las consecuencias importantes que conlleva no considerar a estos dispositivos como vehículos a motor es que no precisan de autorización administrativa, la licencia del conductor no es necesaria y, a nuestro juicio lo más importante, la ausencia de obligación en la contratación de un seguro. Tras el análisis realizado durante la elaboración de este trabajo entendemos que la ausencia de obligatoriedad en la suscripción de un seguro debe ser subsanada, como se ha podido comprobar se trata de un medio de movilidad que produce riesgos tanto al peatón como al resto de tráfico y depender de un seguro voluntario genera indefensión a la posible víctima y al propio causante del daño.

Al no quedar incluidos los vehículos de movilidad personal dentro del ámbito material de la Ley sobre responsabilidad civil y circulación de vehículos a motor, que establece un régimen de responsabilidad civil objetiva, es decir la responsabilidad se establece en virtud del riesgo creado, el régimen de responsabilidad civil en el que se enmarcan los vehículos de movilidad personal es el contenido en el artículo 1.902 y siguientes del Código Civil, se trata de una responsabilidad extracontractual y subjetiva en la que es el perjudicado quien debe demostrar el nexo de causalidad y responsabilidad del conductor del vehículo al que se le imputa el siniestro. Está por ver si los tribunales entenderán que el usuario de un vehículo de movilidad personal debe responder objetivamente por los daños causados al suponer que su circulación supone un riesgo evidente para el resto de usuarios de la vía. Creemos en principio que para que esto sea así debe establecerse que se trata de un riesgo extraordinario y por el momento, la ausencia de datos sobre la siniestralidad de estos vehículos no permite determinar los grados de lesividad

que pueden producir un vehículo de movilidad personal o mejor dicho, su frecuencia.

Otro aspecto que destaca es la diferente respuesta que se da en el ámbito penal para los ilícitos cometidos por usuarios de vehículos de movilidad personal. La exclusión de estos vehículos de la consideración de vehículos a motor conlleva que tampoco pueden ser sus usuarios sujetos activos de los delitos referidos a la seguridad vial. Tal como indica el Código penal estos delitos se cometen mediante vehículo a motor o ciclomotor. La responsabilidad penal de un conductor de vehículo de movilidad personal se encuadra en los artículos que hacen referencia a la imprudencia en el Código Penal artículos 142, 142 bis, 152 y 152 bis. La referencia que se hace en estos artículos a la utilización de vehículos a motor o ciclomotores creemos que puede utilizarse para la determinación de la gravedad de la imprudencia ya que se califica a los vehículos de movilidad personal como vehículos y por lo tanto se les aplica la normativo de tráfico recogida en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Así se comete imprudencia cuando se circula con un vehículo sin las condiciones debidas para su uso, cuando existe una manifiesta falta de atención por parte del conductor al utilizar cascos, por ejemplo, si se conduce bajo los efectos de alcohol o drogas, por falta de pericia, o por transportar menores por la calzada.

Además de la responsabilidad del usuario particular también pueden incurrir en responsabilidad los fabricantes y las empresas comercializadoras de estos vehículos por falta de seguridad industrial o por falta de información veraz al comprador de las características del vehículo en cuestión, también las empresas que utilicen estos vehículos en su actividad comercial de transporte o de alquiler e incluso la posible responsabilidad de los Ayuntamientos que otorgan las autorizaciones o licencias con las que estas empresas pueden operar.

Aunque algunos autores entienden que, por la importancia del bien jurídico protegido o porque no existe desde el Código Penal remisión directa a la normativa administrativa que establece el concepto de vehículo a motor, los vehículos de movilidad personal pueden ser considerados vehículos a motor y por lo tanto ser instrumento para la comisión de los delitos de seguridad vial recogidos en los artículos 379 y siguientes del Código Penal, rechazamos dicha pretensión ya que en una norma penal con consecuencias punitivas no cabe la aplicación por analogía o en todo caso únicamente si ésta sea a favor del reo.

En relación a la responsabilidad penal se ha analizado el caso particular de aquellos vehículos comercializados y conducidos como vehículos de movilidad personal pero que por sus características técnicas desbordan esta clasificación y se trata en realidad de vehículos a motor, ciclomotores o motocicletas. En este caso, el vehículo en concreto para poder circular debe constar con autorización administrativa, el conductor debe disponer de permiso o licencia para conducir y se hace obligatorio la suscripción de un seguro. Y es también, en este caso, cuando el conductor puede incurrir en un delito de seguridad vial recogido en el Código Penal.

Como hemos podido comprobar por la jurisprudencia encontrada de momento las consecuencias para los conductores de estos vehículos están siendo

variadas. La sentencia de la Audiencia Provincial de Cáceres 44/2020 de 07 de febrero 2020 establece que no todo patinete eléctrico se corresponde con un vehículo de movilidad personal a tenor de lo establecido en las instrucciones de la DGT y que el vehículo debe clasificarse en ese caso como ciclomotor y para situación similar la sentencia de la Audiencia Provincial de Murcia 81/2020, de 24 de marzo 2020, en cambio, considera que no es posible determinar con total seguridad que el vehículo conducido tenga categoría de ciclomotor y alega la falta de una norma jurídica general y vinculante, indicando que no es posible justificar una sentencia penal en una instrucción de la DGT.

Se trata únicamente de dos sentencias pero que ejemplifican la necesidad de aprobar una norma que regule a estos vehículos para disponer de criterios claros y generales.

Respecto al aseguramiento de estos vehículos, se han encontrado productos en el mercado especialmente dirigidos hacia los vehículos de movilidad personal. Las garantías ofertadas de forma coincidente por todas las aseguradoras son la responsabilidad civil y la defensa jurídica. La mayoría de estas pólizas establece el límite por víctima en la responsabilidad civil en 300.000 euros, el límite en otras es de 150.000€ o inferior y tan sólo una aseguradora llega hasta los 500.000€. Entendemos que se trata de una suma insuficiente si tal como indica el Fiscal General del Estado cabe la aplicación por analogía del Baremo de Automóviles en la valoración de los daños corporales, aplicación por otro lado que se lleva tiempo produciendo en otros sectores como pueden ser los daños en accidentes laborales o los producidos en la práctica sanitaria. El importe de cobertura de la responsabilidad civil obligatoria del seguro del automóvil es de 70 millones por siniestro en los daños a las personas. La Organización de Consumidores y Usuarios ha solicitado a UNESPA un límite no inferior a los 600.000€ para este tipo de vehículos.

Otras garantías opcionales que encontramos en el mercado son los accidentes del conductor, los daños accidentales al vehículo y la asistencia mecánica. De momento la posible cobertura de robo o de vehículo de sustitución no la ha contemplado ninguna aseguradora.

La contratación de la garantía de asistencia sanitaria, complementaria habitualmente a la garantía de accidentes del conductor, no es necesaria al estar cubierta dicha asistencia por la Seguridad Social. Únicamente en el caso de que los daños se produzcan a raíz de un hecho de la circulación no se encontrarían cubiertos por el sistema nacional de salud.

Los cambios en movilidad que se están produciendo a nivel global y que se dirigen a una modalidad sostenible, barata y cómoda deben ser la señal para que las aseguradoras se replanteen su línea de negocio, sobre todo las del sector del automóvil. El uso creciente del vehículo compartido, el vehículo conectado que llegará con fuerza en los próximos años, la opción cada vez más implementada del alquiler y no de compra de un vehículo, opciones todas ellas que llevan aparejada la composición de grandes flotas que conllevan una reducción del número de vehículos y también de las primas y, sobre todo, el complemento de los dispositivos de movilidad personal cambia el mapa hasta ahora conocido de la movilidad. Se unen también opciones emergentes como

suscribir el seguro de automóviles a través del fabricante del vehículo o en grandes plataformas como Amazon o Google.

Es momento de estudiar las tendencias y las oportunidades de negocio y reinventarse, quizás lo primero sea entender la movilidad del sujeto como un todo y plantear un aseguramiento al cliente que le dé cobertura sea cual sea el vehículo en el que se desplace: propio, de alquiler, compartido o de movilidad personal. El éxito será de quien sepa anticipar las expectativas y necesidades del cliente. El usuario es siempre motor de cambio.

6. Bibliografía

Artículos:

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA. "Vehículos de movilidad personal, un nuevo reto para la seguridad vial". Actuarios, núm. 45 (2019), págs. 22-23

ESPAÑA PÉREZ, J.A. "Delimitación conceptual del término *Smart mobility* y conceptos afines: presupuesto para la sostenibilidad ambiental". Actualidad Jurídica Ambiental, Sección "Artículos doctrinales", núm. 94, (2019).

FERNANDEZ IGLESIAS, C. "La superación de los límites del sistema de valoración de daños en el ámbito de circulación cuando se utiliza con carácter orientativo en otros ámbitos". Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro, núm. 65 (2018), págs. 67-88

IEAF | FEF. "Nuevos vehículos y formas de transporte: Retos que conllevan para el sector asegurador. 3.3 Nuevos vehículos de movilidad personal (VMP)". Sector Asegurador: nuevos restos del sector del automóvil. Documento de trabajo núm. 17, (2019), págs. 28-31.

MAGRO SERVET, V. "Responsabilidad civil y penal de los conductores de patinetes eléctricos (vehículos de movilidad personal)". Lefebvre. Sección Derecho de la Circulación (2019).

MERINO PALOMAR, A. "Aseguramiento de los dispositivos de movilidad personal autopropulsados (PMD): ¿oportunismo o negocio de futuro? Actuarios, núm. 45 (2019), págs. 6-7.

SÁEZ DE JÁUREGUI SANZ, L.M. "El modelo actuarial contenido en la Ley del Baremo de Autos" Actuarios, núm. 43 (2018), págs. 29-43.

Libros:

FERNÁNDEZ GALLEGO, M. M. Responsabilidad civil y entidades aseguradoras. El derecho de repetición en el seguro del automóvil. Barcelona: Bosch, 2016.

MORELL ALDANA, L.C. Delitos contra la seguridad vial y siniestralidad de los nuevos tipos de vehículo. Wolters Kluwer. Bosch, 2019.

PEREZ TORRES, J.L. Fundamentos del Seguro. Umeser S.A., 2011.

Informes:

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA Y ÁREA DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE FUNDACIÓN MAPFRE. Nuevos sistemas de movilidad personal en ciudad y sus problemas asociados a la seguridad vial. Madrid. Fundación Mapfre, 2019.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. Las principales cifras de la Siniestralidad Vial. Madrid. DGT, 2018.

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM. Safe Micromobility. OECD, 2020.

PARLAMENTO EUROPEO. Informe sobre la propuesta de Directiva Del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad. Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor. 2019.

UNESPA. Nota Informativa Directiva Seguro del Automóvil. Propuesta del Consejo Europeo Modificación Directiva MID. Unespa, 2020.

Fuentes de internet:

AYUNTAMIENTO MADRID. Vehículos de Movilidad Urbana (VMU). 2020.
<https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Movilidad-y-transportes/Patinetes-electricos-y-otros-vehiculos-de-movilidad-urbana>

AYUNTAMIENTO BARCELONA. Vehículos de Movilidad Personal (VMP) y ciclos de más de dos ruedas. 2020
<https://www.barcelona.cat/mobilitat/es/medios-de-transporte/vehiculos-movilidad-personal>

AFP. Francia regula el uso de los monopatines eléctricos. 25/10/2019.
<https://www.france24.com/es/20191025-francia-regula-el-uso-de-los-monopatines-eléctricos>

AR. Ya es posible circular libremente con patinetes eléctricos en todo el país. Ahora Roma. 24/09/2020.
<https://ahoraroma.com/2020/01/02/patinete-monopatin-electrico-circulacion-libre-italia-ley-de-presupuesto/>

BENAVIDES, L. Los patinetes eléctricos aumentan la siniestralidad en Barcelona. El Periódico. 28/01/2020.
<https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20200128/radares-fijos-ciudad-de-barcelona-7825099>

BENAVIDES, L.; HERNÁNDEZ, O. Barcelona registra un accidente de patinete eléctrico al día. El Periódico. 11/10/2019. <https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20191011/accidenes-patinetes-electricos-seguros-barcelona-7675605>

EFE. Alemania autoriza patinete eléctrico a mayores de 14 años y hasta 20 km/h. El Periódico. 17/05/2019. <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20190517/alemania-autoriza-patinete-electrico-a-mayores-de-14-anos-y-hasta-20-km-hora>.

FROST, E. Electric scooters may soon become legal in London. LonelyPlanet. 10/02/2020. <https://www.lonelyplanet.com/articles/e-scooters-legalised-london-transport>

ORGANIZACIÓN DE CONSUMIDORES Y USUARIOS. Nota de prensa: OCU alerta de la escasa cobertura que ofrece el seguro del hogar a ciclistas y usuarios de patinetes. 21/01/2020. <https://www.ocu.org/organizacion/prensa/notas-de-prensa/2020/patinetes210120>

SEMICYUC. El aumento de accidentes de patinete eléctrico pone en alerta a las UCI españolas. Madrid. 03/03/2020. <https://semicyuc.org/2020/03/el-aumento-de-accidentes-de-patinete-electrico-pone-en-alerta-a-las-uci-espanolas/>

SHEAD, S. How electric Scooter Startups are battling the U.K. Government to change a law dating back to 1835. Forbes. 28/0/2019. <https://www.forbes.com/sites/samshead/2019/08/28/how-electric-scooter-startups-are-battling-the-uk-government-to-change-a-law-dating-back-to-1835>

Fuentes Oficiales:

LEY ORGÁNICA 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (BOE de 24 de noviembre de 1995).

LEY 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (BOE de 17 de octubre de 1980).

LEY 21/1992, de 16 de julio, de Industria (BOE de 23 de julio de 1992).

LEY 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación (BOE de 23 de septiembre de 2015).

REAL DECRETO LEGISLATIVO 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE de 5 de noviembre de 2004).

REAL DECRETO LEGISLATIVO 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE de 31 de octubre de 2015).

REAL DECRETO de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil (Gaceta de Madrid de 25 de julio de 1889).

REAL DECRETO 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (BOE de 26 de enero de 1999).

REAL DECRETO 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE de 23 de diciembre de 2003).

REAL DECRETO 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (BOE de 13 de septiembre de 2008).

REAL DECRETO 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores (BOE de 8 de junio de 2009).

REAL DECRETO 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos a motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos (BOE de 24 de junio de 2010).

REGLAMENTO (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de enero 2013 relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DOUE de 02 de marzo de 2013).

INSTRUCCIÓN 16/V-124. Vehículos de movilidad personal (VMP). Dirección General de Tráfico. Madrid, 03 de noviembre de 2016.

INSTRUCCIÓN 19/V-134. Matriculación de vehículos L1e-A. Dirección General de Tráfico. Madrid, 24 de mayo de 2019.

INSTRUCCIÓN 2019/S-149 TV-108. Aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos. Madrid, 03 de diciembre de 2019.

MEMORIA. Fiscal General del Estado. Madrid, 2019.

Ana Velasco Luque

Nacida en Barcelona el 22 de enero de 1975.

Graduada en Criminología y Política Criminal por la Facultad de Derecho de la Universidad de Barcelona en 2002.

Licenciada en Derecho por la Universidad de Barcelona en 2011.

Máster en Derecho de la Sociedad de la Información del ICAB en 2013.

Trabaja desde 1999 en Fiatc Mutua de Seguros en el Área Técnica de Automóviles, como gerente desde el año 2018.

COLECCIÓN “CUADERNOS DE DIRECCIÓN ASEGURADORA”
Máster en Dirección de Entidades Aseguradoras y Financieras
Facultad de Economía y Empresa. Universidad de Barcelona

PUBLICACIONES

- 1.- Francisco Abián Rodríguez: “Modelo Global de un Servicio de Prestaciones Vida y su interrelación con Suscripción” 2005/2006
- 2.- Erika Johanna Aguilar Olaya: “Gobierno Corporativo en las Mutualidades de Seguros” 2005/2006
- 3.- Alex Aguyé Casademunt: “La Entidad Multicanal. Elementos clave para la implantación de la Estrategia Multicanal en una entidad aseguradora” 2009/2010
- 4.- José María Alonso-Rodríguez Piedra: “Creación de una plataforma de servicios de siniestros orientada al cliente” 2007/2008
- 5.- Jorge Alvez Jiménez: “innovación y excelencia en retención de clientes” 2009/2010
- 6.- Anna Aragonés Palom: “El Cuadro de Mando Integral en el Entorno de los seguros Multirriesgo” 2008/2009
- 7.- Maribel Avila Ostos: “La tele-suscripción de Riesgos en los Seguros de Vida” 2009/20010
- 8.- Mercé Bascompte Riquelme: “El Seguro de Hogar en España. Análisis y tendencias” 2005/2006
- 9.- Aurelio Beltrán Cortés: “Bancaseguros. Canal Estratégico de crecimiento del sector asegurador” 2010/2011
- 10.- Manuel Blanco Alpuente: “Delimitación temporal de cobertura en el seguro de responsabilidad civil. Las cláusulas claims made” 2008/2009
- 11.- Eduard Blanxart Raventós: “El Gobierno Corporativo y el Seguro D & O” 2004/2005
- 12.- Rubén Bouso López: “El Sector Industrial en España y su respuesta aseguradora: el Multirriesgo Industrial. Protección de la empresa frente a las grandes pérdidas patrimoniales” 2006/2007
- 13.- Kevin van den Boom: “El Mercado Reasegurador (Cedentes, Brokers y Reaseguradores). Nuevas Tendencias y Retos Futuros” 2008/2009
- 14.- Laia Bruno Sazatornil: “L’ètica i la rentabilitat en les companyies asseguradores. Proposta de codi deontològic” 2004/2005
- 15.- María Dolores Caldes Llopis: “Centro Integral de Operaciones Vida” 2007/2008
- 16.- Adolfo Calvo Llorca: “Instrumentos legales para el recobro en el marco del seguro de crédito” 2010/2011
- 17.- Ferran Camprubí Baiges: “La gestión de las inversiones en las entidades aseguradoras. Selección de inversiones” 2010/2011
- 18.- Joan Antoni Carbonell Aregall: “La Gestió Internacional de Sinistres d’Automòbil amb Resultat de Danys Materials” 2003-2004
- 19.- Susana Carmona Llevadot: “Viabilidad de la creación de un sistema de Obra Social en una entidad aseguradora” 2007/2008
- 20.- Sergi Casas del Alcazar: “El PPlan de Contingencias en la Empresa de Seguros” 2010/2011
- 21.- Francisco Javier Cortés Martínez: “Análisis Global del Seguro de Decesos” 2003-2004
- 22.- María Carmen Ceña Nogué: “El Seguro de Comunidades y su Gestión” 2009/2010
- 23.- Jordi Cots Paltor: “Control Interno. El auto-control en los Centros de Siniestros de Automóviles” 2007/2008
- 24.- Montserrat Cunillé Salgado: “Los riesgos operacionales en las Entidades Aseguradoras” 2003-2004
- 25.- Ricard Doménech Pagés: “La realidad 2.0. La percepción del cliente, más importante que nunca” 2010/2011
- 26.- Luis Domínguez Martínez: “Formas alternativas para la Cobertura de Riesgos” 2003-2004
- 27.- Marta Escudero Cutal: “Solvencia II. Aplicación práctica en una entidad de Vida” 2007/2008

- 28.- Salvador Esteve Casablanco: "La Dirección de Reaseguro. Manual de Reaseguro" 2005/2006
- 29.- Alvaro de Falguera Gaminde: "Plan Estratégico de una Correduría de Seguros Náuticos" 2004/2005
- 30.- Isabel M^a Fernández García: "Nuevos aires para las Rentas Vitalicias" 2006/2007
- 31.- Eduard Fillet Catarina: "Contratación y Gestión de un Programa Internacional de Seguros" 2009/2010
- 32.- Pablo Follana Murcia: "Métodos de Valoración de una Compañía de Seguros. Modelos Financieros de Proyección y Valoración consistentes" 2004/2005
- 33.- Juan Fuentes Jassé: "El fraude en el seguro del Automóvil" 2007/2008
- 34.- Xavier Gabarró Navarro: ""El Seguro de Protección Jurídica. Una oportunidad de Negocio"" 2009/2010
- 35.- Josep María Galcerá Gombau: "La Responsabilidad Civil del Automóvil y el Daño Corporal. La gestión de siniestros. Adaptación a los cambios legislativos y propuestas de futuro" 2003-2004
- 36.- Luisa García Martínez: "El Carácter tuitivo de la LCS y los sistemas de Defensa del Asegurado. Perspectiva de un Operador de Banca Seguros" 2006/2007
- 37.- Fernando García Giralt: "Control de Gestión en las Entidades Aseguradoras" 2006/2007
- 38.- Jordi García-Muret Ubis: "Dirección de la Sucursal. D. A. F. O." 2006/2007
- 39.- David Giménez Rodríguez: "El seguro de Crédito: Evolución y sus Canales de Distribución" 2008/2009
- 40.- Juan Antonio González Arriete: "Línea de Descuento Asegurada" 2007/2008
- 41.- Miquel Gotés Grau: "Assegurances Agràries a Banca Seguros. Potencial i Sistema de Comercialització" 2010/2011
- 42.- Jesús Gracia León: "Los Centros de Siniestros de Seguros Generales. De Centros Operativos a Centros Resolutivos. De la optimización de recursos a la calidad de servicio" 2006/2007
- 43.- José Antonio Guerra Díez: "Creación de unas Tablas de Mortalidad Dinámicas" 2007/2008
- 44.- Santiago Guerrero Caballero: "La politización de las pensiones en España" 2010/2011
- 45.- Francisco J. Herencia Conde: "El Seguro de Dependencia. Estudio comparativo a nivel internacional y posibilidades de desarrollo en España" 2006/2007
- 46.- Francisco Javier Herrera Ruiz: "Selección de riesgos en el seguro de Salud" 2009/2010
- 47.- Alicia Hoya Hernández: "Impacto del cambio climático en el reaseguro" 2008/2009
- 48.- Jordi Jiménez Baena: "Creación de una Red de Agentes Exclusivos" 2007/2008
- 49.- Oriol Jorba Cartoixà: "La oportunidad aseguradora en el sector de las energías renovables" 2008/2009
- 50.- Anna Juncá Puig: "Una nueva metodología de fidelización en el sector asegurador" 2003/2004
- 51.- Ignacio Lacalle Goría: "El artículo 38 Ley Contrato de Seguro en la Gestión de Siniestros. El procedimiento de peritos" 2004/2005
- 52.- M^a Carmen Lara Ortíz: "Solvencia II. Riesgo de ALM en Vida" 2003/2004
- 53.- Haydée Noemí Lara Téllez: "El nuevo sistema de Pensiones en México" 2004/2005
- 54.- Marta Leiva Costa: "La reforma de pensiones públicas y el impacto que esta modificación supone en la previsión social" 2010/2011
- 55.- Victoria León Rodríguez: "Problemática del aseguramiento de los Jóvenes en la política comercial de las aseguradoras" 2010/2011
- 56.- Pilar Lindín Soriano: "Gestión eficiente de pólizas colectivas de vida" 2003/2004
- 57.- Victor Lombardero Guarner: "La Dirección Económico Financiera en el Sector Asegurador" 2010/2011
- 58.- Maite López Aladros: "Análisis de los Comercios en España. Composición, Evolución y Oportunidades de negocio para el mercado asegurador" 2008/2009
- 59.- Josep March Arranz: "Los Riesgos Personales de Autónomos y Trabajadores por cuenta propia. Una visión de la oferta aseguradora" 2005/2006
- 60.- Miquel Maresch Camprubí: "Necesidades de organización en las estructuras de distribución por mediadores" 2010/2011
- 61.- José Luis Marín de Alcaraz: "El seguro de impago de alquiler de viviendas" 2007/2008

- 62.- Miguel Ángel Martínez Boix: "Creatividad, innovación y tecnología en la empresa de seguros" 2005/2006
- 63.- Susana Martínez Corveira: "Propuesta de Reforma del Baremo de Autos" 2009/2010
- 64.- Inmaculada Martínez Lozano: "La Tributación en el mundo del seguro" 2008/2009
- 65.- Dolors Melero Montero: "Distribución en bancaseguros: Actuación en productos de empresas y gerencia de riesgos" 2008/2009
- 66.- Josep Mena Font: "La Internalización de la Empresa Española" 2009/2010
- 67.- Angela Milla Molina: "La Gestión de la Previsión Social Complementaria en las Compañías de Seguros. Hacia un nuevo modelo de Gestión" 2004/2005
- 68.- Montserrat Montull Rossón: "Control de entidades aseguradoras" 2004/2005
- 69.- Eugenio Morales González: "Oferta de licuación de patrimonio inmobiliario en España" 2007/2008
- 70.- Lluís Morales Navarro: "Plan de Marketing. División de Bancaseguros" 2003/2004
- 71.- Sonia Moya Fernández: "Creación de un seguro de vida. El éxito de su diseño" 2006/2007
- 72.- Rocio Moya Morón: "Creación y desarrollo de nuevos Modelos de Facturación Electrónica en el Seguro de Salud y ampliación de los modelos existentes" 2008/2009
- 73.- María Eugenia Muguerza Goya: "Bancaseguros. La comercialización de Productos de Seguros No Vida a través de redes bancarias" 2005/2006
- 74.- Ana Isabel Mullor Cabo: "Impacto del Envejecimiento en el Seguro" 2003/2004
- 75.- Estefanía Nicolás Ramos: "Programas Multinacionales de Seguros" 2003/2004
- 76.- Santiago de la Nogal Mesa: "Control interno en las Entidades Aseguradoras" 2005/2006
- 77.- Antonio Nolasco Gutiérrez: "Venta Cruzada. Mediación de Seguros de Riesgo en la Entidad Financiera" 2006/2007
- 78.- Francesc Ocaña Herrera: "Bonus-Malus en seguros de asistencia sanitaria" 2006/2007
- 79.- Antonio Olmos Francino: "El Cuadro de Mando Integral: Perspectiva Presente y Futura" 2004/2005
- 80.- Luis Palacios García: "El Contrato de Prestación de Servicios Logísticos y la Gerencia de Riesgos en Operadores Logísticos" 2004/2005
- 81.- Jaume Paris Martínez: "Segmento Discapacitados. Una oportunidad de Negocio" 2009/2010
- 82.- Martín Pascual San Martín: "El incremento de la Longevidad y sus efectos colaterales" 2004/2005
- 83.- Montserrat Pascual Villacampa: "Proceso de Tarificación en el Seguro del Automóvil. Una perspectiva técnica" 2005/2006
- 84.- Marco Antonio Payo Aguirre: "La Gerencia de Riesgos. Las Compañías Cautivas como alternativa y tendencia en el Risk Management" 2006/2007
- 85.- Patricia Pérez Julián: "Impacto de las nuevas tecnologías en el sector asegurador" 2008/2009
- 86.- María Felicidad Pérez Soro: "La atención telefónica como transmisora de imagen" 2009/2010
- 87.- Marco José Piccirillo: "Ley de Ordenación de la Edificación y Seguro. Garantía Decenal de Daños" 2006/2007
- 88.- Irene Plana Güell: "Sistemas d'Informació Geogràfica en el Sector Assegurador" 2010/2011
- 89.- Sonia Plaza López: "La Ley 15/1999 de Protección de Datos de carácter personal" 2003/2004
- 90.- Pere Pons Pena: "Identificación de Oportunidades comerciales en la Provincia de Tarragona" 2007/2008
- 91.- María Luisa Postigo Díaz: "La Responsabilidad Civil Empresarial por accidentes del trabajo. La Prevención de Riesgos Laborales, una asignatura pendiente" 2006/2007
- 92.- Jordi Pozo Tamarit: "Gerencia de Riesgos de Terminales Marítimas" 2003/2004
- 93.- Francesc Pujol Niñerola: "La Gerencia de Riesgos en los grupos multisectoriales" 2003-2004
- 94.- M^a del Carmen Puyol Rodríguez: "Recursos Humanos. Breve mirada en el sector de Seguros" 2003/2004

- 95.- Antonio Miguel Reina Vidal: "Sistema de Control Interno, Compañía de Vida. Bancaseguros" 2006/2007
- 96.- Marta Rodríguez Carreiras: "Internet en el Sector Asegurador" 2003/2004
- 97.- Juan Carlos Rodríguez García: "Seguro de Asistencia Sanitaria. Análisis del proceso de tramitación de Actos Médicos" 2004/2005
- 98.- Mónica Rodríguez Nogueiras: "La Cobertura de Riesgos Catastróficos en el Mundo y soluciones alternativas en el sector asegurador" 2005/2006
- 99.- Susana Roquet Palma: "Fusiones y Adquisiciones. La integración y su impacto cultural" 2008/2009
- 100.- Santiago Rovira Obradors: "El Servei d'Assegurances. Identificació de les variables clau" 2007/2008
- 101.- Carlos Ruano Espí: "Microseguro. Una oportunidad para todos" 2008/2009
- 102.- Mireia Rubio Cantisano: "El Comercio Electrónico en el sector asegurador" 2009/2010
- 103.- María Elena Ruíz Rodríguez: "Análisis del sistema español de Pensiones. Evolución hacia un modelo europeo de Pensiones único y viabilidad del mismo" 2005/2006
- 104.- Eduardo Ruiz-Cuevas García: "Fases y etapas en el desarrollo de un nuevo producto. El Taller de Productos" 2006/2007
- 105.- Pablo Martín Sáenz de la Pascua: "Solvencia II y Modelos de Solvencia en Latinoamérica. Sistemas de Seguros de Chile, México y Perú" 2005/2006
- 106.- Carlos Sala Farré: "Distribución de seguros. Pasado, presente y tendencias de futuro" 2008/2009
- 107.- Ana Isabel Salguero Matarín: "Quién es quién en el mundo del Plan de Pensiones de Empleo en España" 2006/2007
- 108.- Jorge Sánchez García: "El Riesgo Operacional en los Procesos de Fusión y Adquisición de Entidades Aseguradoras" 2006/2007
- 109.- María Angels Serral Floreta: "El lucro cesante derivado de los daños personales en un accidente de circulación" 2010/2011
- 110.- David Serrano Solano: "Metodología para planificar acciones comerciales mediante el análisis de su impacto en los resultados de una compañía aseguradora de No Vida" 2003/2004
- 111.- Jaume Siberta Durán: "Calidad. Obtención de la Normativa ISO 9000 en un centro de Atención Telefónica" 2003/2004
- 112.- María Jesús Suárez González: "Los Poolings Multinacionales" 2005/2006
- 113.- Miguel Torres Juan: "Los siniestros IBNR y el Seguro de Responsabilidad Civil" 2004/2005
- 114.- Carlos Travé Babiano: "Provisiones Técnicas en Solvencia II. Valoración de las provisiones de siniestros" 2010/2011
- 115.- Rosa Viciano García: "Banca-Seguros. Evolución, regulación y nuevos retos" 2007/2008
- 116.- Ramón Vidal Escobosa: "El baremo de Daños Personales en el Seguro de Automóviles" 2009/2010
- 117.- Tomás Wong-Kit Ching: "Análisis del Reaseguro como mitigador del capital de riesgo" 2008/2009
- 118.- Yibo Xiong: "Estudio del mercado chino de Seguros: La actualidad y la tendencia" 2005/2006
- 119.- Beatriz Bernal Callizo: "Póliza de Servicios Asistenciales" 2003/2004
- 120.- Marta Bové Badell: "Estudio comparativo de evaluación del Riesgo de Incendio en la Industria Química" 2003/2004
- 121.- Ernest Castellón Teixidó: "La edificación. Fases del proceso, riesgos y seguros" 2004/2005
- 122.- Sandra Clusella Giménez: "Gestió d'Actius i Passius. Inmunització Financera" 2004/2005
- 123.- Miquel Crespí Argemí: "El Seguro de Todo Riesgo Construcción" 2005/2006
- 124.- Yolanda Dengra Martínez: "Modelos para la oferta de seguros de Hogar en una Caja de Ahorros" 2007/2008
- 125.- Marta Fernández Ayala: "El futuro del Seguro. Bancaseguros" 2003/2004
- 126.- Antonio Galí Isus: "Inclusión de las Energías Renovables en el sistema Eléctrico Español" 2009/2010
- 127.- Gloria Gorbea Bretones: "El control interno en una entidad aseguradora" 2006/2007

- 128.- Marta Jiménez Rubio: "El procedimiento de tramitación de siniestros de daños materiales de automóvil: análisis, ventajas y desventajas" 2008/2009
- 129.- Lorena Alejandra Libson: "Protección de las víctimas de los accidentes de circulación. Comparación entre el sistema español y el argentino" 2003/2004
- 130.- Mario Manzano Gómez: "La responsabilidad civil por productos defectuosos. Solución aseguradora" 2005/2006
- 131.- Àlvar Martín Botí: "El Ahorro Previsión en España y Europa. Retos y Oportunidades de Futuro" 2006/2007
- 132.- Sergio Martínez Olivé: "Construcción de un modelo de previsión de resultados en una Entidad Aseguradora de Seguros No Vida" 2003/2004
- 133.- Pilar Miracle Vázquez: "Alternativas de implementación de un Departamento de Gestión Global del Riesgo. Aplicado a empresas industriales de mediana dimensión" 2003/2004
- 134.- María José Morales Muñoz: "La Gestión de los Servicios de Asistencia en los Multirriesgo de Hogar" 2007/2008
- 135.- Juan Luis Moreno Pedroso: "El Seguro de Caución. Situación actual y perspectivas" 2003/2004
- 136.- Rosario Isabel Pastrana Gutiérrez: "Creació d'una empresa de serveis socials d'atenció a la dependència de les persones grans enfocada a productes d'assegurances" 2007/2008
- 137.- Joan Prat Rifà: "La Previsió Social Complementaria a l'Empresa" 2003/2004
- 138.- Alberto Sanz Moreno: "Beneficios del Seguro de Protección de Pagos" 2004/2005
- 139.- Judith Safont González: "Efectes de la contaminació i del estils de vida sobre les assegurances de salut i vida" 2009/2010
- 140.- Carles Soldevila Mejías: "Models de gestió en companyies d'assegurances. Outsourcing / Insourcing" 2005/2006
- 141.- Olga Torrente Pascual: "IFRS-19 Retribuciones post-empleo" 2003/2004
- 142.- Annabel Roig Navarro: "La importancia de las mutualidades de previsión social como complementarias al sistema público" 2009/2010
- 143.- José Angel Ansón Tortosa: "Gerencia de Riesgos en la Empresa española" 2011/2012
- 144.- María Mercedes Bernués Burillo: "El permiso por puntos y su solución aseguradora" 2011/2012
- 145.- Sònia Beulas Boix: "Prevención del blanqueo de capitales en el seguro de vida" 2011/2012
- 146.- Ana Borràs Pons: "Teletrabajo y Recursos Humanos en el sector Asegurador" 2011/2012
- 147.- María Asunción Cabezas Bono: "La gestión del cliente en el sector de bancaseguros" 2011/2012
- 148.- María Carrasco Mora: "Matching Premium. New approach to calculate technical provisions Life insurance companies" 2011/2012
- 149.- Eduard Huguet Palouzie: "Las redes sociales en el Sector Asegurador. Plan social-media. El Community Manager" 2011/2012
- 150.- Laura Monedero Ramírez: "Tratamiento del Riesgo Operacional en los 3 pilares de Solvencia II" 2011/2012
- 151.- Salvador Obregón Gomá: "La Gestión de Intangibles en la Empresa de Seguros" 2011/2012
- 152.- Elisabet Ordóñez Somolinos: "El sistema de control Interno de la Información Financiera en las Entidades Cotizadas" 2011/2012
- 153.- Gemma Ortega Vidal: "La Mediación. Técnica de resolución de conflictos aplicada al Sector Asegurador" 2011/2012
- 154.- Miguel Ángel Pino García: "Seguro de Crédito: Implantación en una aseguradora multirramo" 2011/2012
- 155.- Genevieve Thibault: "The Customer Experience as a Source of Competitive Advantage" 2011/2012
- 156.- Francesc Vidal Bueno: "La Mediación como método alternativo de gestión de conflictos y su aplicación en el ámbito asegurador" 2011/2012
- 157.- Mireia Arenas López: "El Fraude en los Seguros de Asistencia. Asistencia en Carretera, Viaje y Multirriesgo" 2012/2013

- 158.- Lluís Fernández Rabat: "El proyecto de contratos de Seguro-IFRS4. Expectativas y realidades" 2012/2013
- 159.- Josep Ferrer Arilla: "El seguro de decesos. Presente y tendencias de futuro" 2012/2013
- 160.- Alicia García Rodríguez: "El Cuadro de Mando Integral en el Ramo de Defensa Jurídica" 2012/2013
- 161.- David Jarque Solsona: "Nuevos sistemas de suscripción en el negocio de vida. Aplicación en el canal bancaseguros" 2012/2013
- 162.- Kamal Mustafá Gondolbeu: "Estrategias de Expansión en el Sector Asegurador. Matriz de Madurez del Mercado de Seguros Mundial" 2012/2013
- 163.- Jordi Núñez García: "Redes Periciales. Eficacia de la Red y Calidad en el Servicio" 2012/2013
- 164.- Paula Núñez García: "Benchmarking de Autoevaluación del Control en un Centro de Siniestros Diversos" 2012/2013
- 165.- Cristina Riera Asensio: "Agregadores. Nuevo modelo de negocio en el Sector Asegurador" 2012/2013
- 166.- Joan Carles Simón Robles: "Responsabilidad Social Empresarial. Propuesta para el canal de agentes y agencias de una compañía de seguros generalista" 2012/2013
- 167.- Marc Vilardebó Miró: "La política de inversión de las compañías aseguradoras ¿Influirá Solvencia II en la toma de decisiones?" 2012/2013
- 168.- Josep María Bertrán Aranés: "Segmentación de la oferta aseguradora para el sector agrícola en la provincia de Lleida" 2013/2014
- 169.- María Buendía Pérez: "Estrategia: Formulación, implementación, valoración y control" 2013/2014
- 170.- Gabriella Fernández Andrade: "Oportunidades de mejora en el mercado de seguros de Panamá" 2013/2014
- 171.- Alejandro Galcerán Rosal: "El Plan Estratégico de la Mediación: cómo una Entidad Aseguradora puede ayudar a un Mediador a implementar el PEM" 2013/2014
- 172.- Raquel Gómez Fernández: "La Previsión Social Complementaria: una apuesta de futuro" 2013/2014
- 173.- Xoan Jovaní Guiral: "Combinaciones de negocios en entidades aseguradoras: una aproximación práctica" 2013/2014
- 174.- Àlex Lansac Font: "Visión 360 de cliente: desarrollo, gestión y fidelización" 2013/2014
- 175.- Albert Llambrich Moreno: "Distribución: Evolución y retos de futuro: la evolución tecnológica" 2013/2014
- 176.- Montserrat Pastor Ventura: "Gestión de la Red de Mediadores en una Entidad Aseguradora. Presente y futuro de los agentes exclusivos" 2013/2014
- 177.- Javier Portalés Pau: "El impacto de Solvencia II en el área de TI" 2013/2014
- 178.- Jesús Rey Pulido: "El Seguro de Impago de Alquileres: Nuevas Tendencias" 2013/2014
- 179.- Anna Solé Serra: "Del cliente satisfecho al cliente entusiasmado. La experiencia cliente en los seguros de vida" 2013/2014
- 180.- Eva Tejedor Escorihuela: "Implantación de un Programa Internacional de Seguro por una compañía española sin sucursales o filiales propias en el extranjero. Caso práctico: Seguro de Daños Materiales y RC" 2013/2014
- 181.- Vanesa Cid Pijuan: "Los seguros de empresa. La diferenciación de la mediación tradicional" 2014/2015.
- 182.- Daniel Ciprés Tiscar: "¿Por qué no arranca el Seguro de Dependencia en España?" 2014/2015.
- 183.- Pedro Antonio Escalona Cano: "La estafa de Seguro. Creación de un Departamento de Fraude en una entidad aseguradora" 2014/2015.
- 184.- Eduard Escardó Lleixà: "Análisis actual y enfoque estratégico comercial de la Bancaseguros respecto a la Mediación tradicional" 2014/2015.
- 185.- Marc Esteve Grau: "Introducción del Ciber Riesgo en el Mundo Asegurador" 2014/2015.
- 186.- Paula Fernández Díaz: "La Innovación en las Entidades Aseguradoras" 2014/2015.
- 187.- Alex Lleyda Capell: "Proceso de transformación de una compañía aseguradora enfocada a producto, para orientarse al cliente" 2014/2015.

- 188.- Oriol Petit Salas: "Creación de Correduría de Seguros y Reaseguros S.L. Gestión Integral de Seguros" 2014/2015.
- 189.- David Ramos Pastor: "Big Data en sectores Asegurador y Financiero" 2014/2015.
- 190.- Marta Raso Cardona: "Comoditización de los seguros de Autos y Hogar. Diferenciación, fidelización y ahorro a través de la prestación de servicios" 2014/2015.
- 191.- David Ruiz Carrillo: "Información de clientes como elemento estratégico de un modelo asegurador. Estrategias de Marketing Relacional/CRM/Big Data aplicadas al desarrollo de un modelo de Bancaseguros" 2014/2015.
- 192.- Maria Torrent Caldas: "Ahorro y planificación financiera en relación al segmento de jóvenes" 2014/2015.
- 193.- Cristian Torres Ruiz: "El seguro de renta vitalicia. Ventajas e inconvenientes" 2014/2015.
- 194.- Juan José Trani Moreno: "La comunicación interna. Una herramienta al servicio de las organizaciones" 2014/2015.
- 195.- Alberto Yebra Yebra: "El seguro, producto refugio de las entidades de crédito en épocas de crisis" 2014/2015.
- 196.- Jesús García Riera: "Aplicación de la Psicología a la Empresa Aseguradora" 2015/2016
- 197.- Pilar Martínez Beguería: "La Función de Auditoría Interna en Solvencia II" 2015/2016
- 198.- Ingrid Nicolás Fargas: "El Contrato de Seguro y su evolución hasta la Ley 20/2015 LOSSEAR. Hacia una regulación más proteccionista del asegurado" 2015/2016
- 199.- María José Páez Reigosa: "Hacia un nuevo modelo de gestión de siniestros en el ramo de Defensa Jurídica" 2015/2016
- 200.- Sara Melissa Pinilla Vega: "Auditoría de Marca para el Grupo Integra Seguros Limitada" 2015/2016
- 201.- Teresa Repollés Llecha: "Optimización del ahorro a través de soluciones integrales. ¿cómo puede la empresa ayudar a sus empleados?" 2015/2016
- 202.- Daniel Rubio de la Torre: "Telematics y el seguro del automóvil. Una nueva póliza basada en los servicios" 2015/2016
- 203.- Marc Tarragó Diego: "Transformación Digital. Evolución de los modelos de negocio en las compañías tradicionales" 2015/2016
- 204.- Marc Torrents Fábregas: "Hacia un modelo asegurador peer-to-peer. ¿El modelo asegurador del futuro?" 2015/2016
- 205.- Inmaculada Vallverdú Coll: "Fórmulas modernas del Seguro de Crédito para el apoyo a la empresa: el caso español" 2015/2016
- 206.- Cristina Alberch Barrio: "Seguro de Crédito. Gestión y principales indicadores" 2016/2017
- 207.- Ian Bachs Millet: "Estrategias de expansión geográfica de una entidad aseguradora para un mercado específico" 2016/2017
- 208.- Marta Campos Comas: "Externalización del servicio de asistencia" 2016/2017
- 209.- Jordi Casas Pons: "Compromisos por pensiones. Hacia un nuevo modelo de negociación colectiva" 2016/2017
- 210.- Ignacio Domenech Guillén: "El seguro del automóvil para vehículos sostenibles, autónomos y conectados" 2016/2017
- 211.- María Luisa Fernández Gómez: "Adquisiciones de Carteras de Seguros y Planes de Pensiones" 2016/2017
- 212.- Diana Heman Hasbach: "¿Podrán los Millennials cobrar pensión?: una aplicación al caso de México" 2016/2017
- 213.- Sergio López Serrano: "El impacto de los Ciberriesgos en la Gerencia de Riesgos Tradicional" 2016/2017
- 214.- Jordi Martí Bernaus: "Dolencias preexistentes en el seguro de Salud: exclusiones o sobreprimas" 2016/2017
- 215.- Jérica Martínez Ordóñez: "Derecho al honor de las personas jurídicas y reputación online" 2016/2017
- 216.- Raúl Monjo Zapata: "La Función de Cumplimiento en las Entidades Aseguradoras" 2016/2017

- 217.- Francisco José Muñoz Guerrero: "Adaptación de los Productos de Previsión al Ciclo de Vida" 2016/2017
- 218.- Mireia Orenes Esteban: "Crear valor mediante la gestión de siniestros de vida" 2016/2017
- 219.- Oscar Pallisa Gabriel: "Big Data y el sector asegurador" 2016/2017
- 220.- Marc Parada Ricart: "Gerencia de Riesgos en el Sector del Transporte de Mercancías" 2016/2017
- 221.- Xavier Pérez Prado: "Análisis de la mediación en tiempos de cambio. Debilidades y fortalezas. Una visión de futuro" 2016/2017
- 222.- Carles Pons Garulo: "Solvencia II: Riesgo Catastrófico. Riesgo Antropógeno y Reaseguro en el Seguro de Daños Materiales" 2016/2017
- 223.- Javier Pulpillo López: "El Cuadro de Mando Integral como herramienta de gestión estratégica y retributiva" 2016/2017
- 224.- Alba Ballester Portero: "El cambio demográfico y tecnológico: su impacto en las necesidades de aseguramiento" 2017/2018
- 225.- Luis del Blanco Páez: "Aportación de valor al cliente desde una agencia exclusiva de seguros" 2017/2018
- 226.- Beatriz Cases Martín: "¿Blockchain en Seguros?" 2017/2018
- 227.- Adrià Díez Ruiz: "La inteligencia Artificial y su aplicación en la suscripción del seguro multirriesgo de hogar" 2017/2018
- 228.- Samantha Abigail Elster Alonso: "Soluciones aseguradoras de acción social (público-privada) para personas en situación de vulnerabilidad. Exclusión Social / Residencial y Pobreza Energética" 2017/2018
- 229.- Cristina Mallón López: "IFRS 17: Cómo afectará a los balances y cuenta de resultados de las aseguradoras" 2017/2018
- 230.- Carlos Matilla Pueyo: "Modelos de tarificación, transparencia y comercialización en los Seguros de Decesos" 2017/2018
- 231.- Alex Muñoz Pardo: "Aplicación de las nuevas tecnologías a la gestión de siniestros multirriesgos" 2017/2018
- 232.- Silvia Navarro García: "Marketing digital y RGDP" 2017/2018
- 233.- Agustí Ortega Lozano: "La planificación de las pensiones en los autónomos. Nueva reglamentación" 2017/2018
- 234.- Pablo Talisse Díaz: "El acoso escolar y el ciberbullying: cómo combatirlos" 2017/2018
- 235.- Jordi Torres Gonfaus: "Cómo llevar a cabo una estrategia de fidelización con herramientas de relación de clientes" 2017/2018
- 236.- Anna Valverde Velasco: "Nudging en el ahorro en la empresa. Aplicación de la Economía del Comportamiento a los instrumentos de Pensiones de Empleo" 2017/2018
- 237.- José Manuel Veiga Couso: "Análisis competitivo del mercado de bancaseguros en España. Una perspectiva de futuro para el periodo 2019-2021" 2017/2018
- 238.- Laura Villasevil Miranda: "Ecosistemas conectados en seguros. Análisis de seguros en el marco de la economía colaborativa y las nuevas tecnologías" 2017/2018
- 239.- María del Pilar Álvarez Benedicto: "Los seguros de Asistencia en Viaje. Análisis de caso: estudiantes universitarios desplazados" 2018/2019
- 240.- Jaume Campos Díaz: "La educación financiera como base de la cultura del ahorro y la previsión social" 2018/2019
- 241.- David Elías Monclús: "El agente de seguros exclusivo, más allá de la digitalización" 2018/2019
- 242.- Daniel Fraile García: "El seguro de impago de alquiler: contextualización en España y perspectivas" 2018/2019
- 243.- Guillermo García Marcén: "Contratación de la póliza de Ciberriesgos, tratamiento del siniestro y la importancia del reaseguro" 2018/2019
- 244.- Esther Grau Alonso: "Las quejas de los clientes y cómo estas nos brindan una oportunidad para crecer y mejorar" 2018/2019
- 245.- Ester Guerrero Labanda: "Compliance y ética empresarial. La cultura ética como motor del cambio de la actividad aseguradora" 2018/2019

- 246.- Sergio Hernández Chico: "El riesgo de mercado en Solvencia II y su optimización" 2018/2019
- 247.- Silvia Martínez López: "El papel de la Salud en los Planes de Retribución Flexible en las empresas" 2018/2019
- 248.- Marta Nadal Cervera: "El seguro bajo demanda" 2018/2019
- 249.- Carla Palà Riera: "Función Actuarial y Reaseguro" 2018/2019
- 250.- Silvia Paniagua Alcañiz: "Seguro Trienal de la Edificación" 2018/2019
- 251.- Agustí Pascual Bergua: "Solución integral para las Pymes: un nuevo concepto de Seguro" 2018/2019
- 252.- Eduardo Pérez Hurtado: "Estrategias de desarrollo para una mutua aseguradora de tamaño medio" 2018/2019
- 253.- Paquita Puig Pujols: "Inversiones socialmente responsables. Análisis del impacto de una cartera de inversiones en la sociedad y en los ODS" 2018/2019
- 254.- Maria Puig Pericas: "El seguro de Defensa Jurídica para la explotación comercial de Drones" 2018/2019
- 255.- Paula Rubio Borrallo: "Soluciones al actual sistema de pensiones individuales privadas. Con una visión internacional" 2018/2019
- 256.- Sara Sánchez Rámiz: "Implementación de IFRS17: principales fases" 2018/2019
- 257.- Adela Agüero Iglesias: "La aplicación de la Directiva de Distribución de Seguros en una aseguradora No Vida" 2019/2020
- 258.- Marina Ayuso Julián: "Diseño de una herramienta orientada a la planificación de la cuenta de resultados en Seguros Generales" 2019/2020
- 259.- Jordi Azorín Subirá: "Mutualitats d'assegurances en el segle XXI: reptes i oportunitats" 2019/2020
- 260.- Miguel Ángel Camuesco Andrés: "El Agente de Seguros en el S. XXI. Transformación y evolución de una agencia de seguros" 2019/2020
- 261.- Emma Elson Baeza: "Privacidad y protección de datos en el sector asegurador. Identificación y análisis de los principales desafíos que plantea la regulación actual a las entidades aseguradoras" 2019/2020
- 262.- Albert Estruch Tetras: "Los bajos tipos de interés. El mayor desafío para el sector asegurador europeo" 2019/2020
- 263.- Albert Gambin Pardo: "Smart Contract. Tecnificar Servicios de Poderes Preventivos del asegurado en los seguros de Dependencia" 2019/2020
- 264.- Isaac Giménez González: "La Renta Hipotecaria: una solución eficaz para el riesgo de longevidad en la población española" 2019/2020
- 265.- Nuria Gimeno Martret: "El carsharing y el motosharing. Soluciones que puede aportar el seguro de Defensa Jurídica" 2019/2020
- 266.- Omar Granero Jou: "El seguro de mascotas. Situación del mercado español y visión internacional" 2019/2020
- 267.- David Lafer Margall: "Post Covid: la nueva era del teletrabajo en el sector asegurador" 2019/2020
- 268.- Marcel Martínez Castellano: "Modelo de gestión para siniestros de Responsabilidad Civil. Foco en Empresas y siniestros de cola larga" 2019/2020
- 269.- Anass Matna: "Impacto de los fenómenos meteorológicos en el sector asegurador" 2019/2020
- 270.- Matías Ignacio Pujol Troncoso: "La Caución como elemento estabilizador en el sector de las Agencias de Viajes" 2019/2020
- 271.- David Solé Monleón: "El Seguro de Salud, propuesta de valor diferencial en las sociedades longevas" 2019/2020
- 272.- Gisela Subirá Amorós: "La prueba genética y su impacto en los seguros de vida y salud" 2019/2020
- 273.- Meritxell Torres Ayala: "IT y Machine Learning en Seguros. Aplicación práctica en Fraudes" 2019/2020
- 274.- Oscar Vázquez Bouso: "Suscripción 2.0: Onboarding digital y firma electrónica" 2019/2020
- 275.- Ana María Velasco Luque: "El aseguramiento de los Vehículos de Movilidad Personal" 2019/2020

276.- Alejandro Villalón Castaño: "El Seguro de Responsabilidad Civil profesional de Abogados"
2019/2020