

# LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL Y LA RESPONSABILIDAD MUNICIPAL EN CASO DE ACCIDENTE

## EN BREVE

Los accidentes provocados por vehículos de movilidad personal (VMP) en las zonas urbanas se continúan produciendo como consecuencia de la circulación de estos vehículos por aceras y zonas peatonales de nuestras ciudades. Estos hechos se están produciendo en algunas localidades bajo la mirada de las autoridades municipales que no impiden esta práctica, sobre todo cuando se circula creando riesgo para los peatones y en ocasiones para el propio conductor.

## SUMARIO

1. Introducción
2. Aparición de los vehículos de movilidad personal (VMP)
3. Regulación normativa
4. Competencia
5. Tipos de VMP
6. Responsabilidad
7. Conclusiones



**ALFONSO PERONA GÓMEZ**

Abogado.  
Profesor de movilidad y seguridad vial en EPSI-UAB

## INTRODUCCIÓN

Los Ayuntamientos tienen competencias en la ordenación y control del tráfico dentro de su ámbito territorial y sobre todo deben regular los usos de las vías públicas dentro de su ámbito territorial. Esta competencia representa la potestad de cada municipio de regular las peculiaridades del régimen de parada y estacionamiento, así como los sistemas de aparcamiento entre los usuarios de las vías públicas. **La ley otorga competencias a los municipios en varios aspectos del tráfico urbano, pero utilizando la figura de la ordenanza municipal como reguladora de los usos de las vías urbanas.**

Dentro de las estrategias de mejora de la movilidad urbana tanto en Europa como en España, se está remarcando la necesidad de la planificación y de tener en cuenta los aspectos de los nuevos modos de movilidad que están apareciendo y que son fruto de los avances tecnológicos. En estos momentos estamos asistiendo a un renacimiento de las ciudades en Europa donde se produce un fenómeno de desarrollo y donde los núcleos urbanos son los principales lugares de creación de riqueza e innovación.



## APARICIÓN DE LOS VEHICULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP)

La aparición de nuevos modos de movilidad, sobre todo individual, como son los denominados vehículos de movilidad personal (VMP), están planteando la necesidad de una nueva regulación del espacio público de las ciudades.

No se puede olvidar que también **las costumbres de los ciudadanos condicionan aspectos de movilidad como los nuevos conceptos de distribución urbana de mercancías**, la utilización de coches compartidos que requieren conceptos de estacionamiento diferente del usual o las restricciones en la circulación de ciertos vehículos que por temas ambientales se empiezan a realizar.

Estos nuevos modos de movilidad están afectando a las costumbres y al uso que hasta la fecha se le ha dado al espacio urbano. El concepto de movilidad, se refiere al desplazamiento en general de las personas, cada vez más los estudios de movilidad se centran en el ámbito urbano y **se está creando una necesidad de planificar la movilidad urbana y**

## LEGISLACION [www.globaleconomistjurist.com](http://www.globaleconomistjurist.com)

- Constitución Española (Legislación. Marginal: 69726834). Art. 149.
- Código Penal (Legislación. Marginal: 69726846).
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (Legislación. Marginal: 6927967).
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (Legislación. Marginal: 6927968).
- 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 (Legislación. Marginal: 69456616).
- 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, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (Legislación. Marginal: 24326). Art. 121.

## JURISPRUDENCIA [www.globaleconomistjurist.com](http://www.globaleconomistjurist.com)

- Sentencia del Tribunal Constitucional de fecha 24 de febrero de 1981. Núm. 4/1981 Rec. núm. 0/0 (Marginal: 70994099).
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de fecha 11 de junio de 2019. Núm. 363/2019 Rec. núm. 821/2018 (Marginal: 70994103).
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Aragón de fecha 17 de febrero de 2017. Núm. 85/2012 Rec. núm. 368/2009 (Marginal: 70994104).



**ello está llevando a una necesidad de regulación jurídica y técnica de las ciudades.**

Pero cuando nos queremos centrar en el fenómeno de la movilidad desde un aspecto jurídico, debemos tener en cuenta el diseño de políticas públicas de movilidad urbana en España, que no han sido una característica de nuestro país, ya que hemos carecido de un marco de referencia a nivel estatal sobre el concepto general de movilidad.

## REGULACIÓN NORMATIVA

**El artículo 149.21 de nuestra Constitución no realiza ninguna referencia a un concepto de movilidad como elemento a proteger y regular**, básicamente porque en el momento de redacción toda la problemática posible parecía encajar en torno a la relación entre tráfico y circulación de vehículos a motor.

Nuestra Constitución, **asocia el concepto de movilidad al de transporte, no valora los aspectos de movilidad ni su relación con el tema medio ambiental y parece que se quiera proteger el automóvil, seguramente por sus características culturales y de influencia en la industria del país.**

De manera general la Constitución Española estableció un sistema descentralizado donde las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales están dotadas de autonomía para la gestión de sus intereses en materia de infraestructuras y transportes.

**Solo algunas comunidades autónomas como Asturias, Valencia y Catalunya, recogen la regulación de la movilidad, siempre ligado al concepto de transporte** y otras comunidades autónomas, recogen principios de sostenibilidad y ambientales, en sus leyes de transporte como la Comunidad de Madrid o la ley de accesibilidad de la comunidad de Castilla y León.

## COMPETENCIA

Por otro lado, para realizar un análisis completo de la actual situación de la competencia en materia de tráfico que corresponde a la Administración del Estado, hay que tener en cuenta la competencia asumida por las



Comunidades Autónomas y las propias de las Administraciones Locales dentro de su ámbito de actuación.

**El carácter de la autonomía local está recogido en la doctrina del Tribunal Constitucional, en cuanto derecho a participar en la gestión de los intereses respectivos de estas comunidades y el concepto se concreta en la sentencia de 2 de febrero de 1981<sup>1</sup>, donde se indica que los municipios son organizaciones de carácter territorial dotados de autonomía, pero la autonomía hace referencia a un poder limitado. Esta autonomía no es soberanía y la Constitución garantiza la autonomía para la “gestión de sus respectivos intereses”.**

Esta autonomía local es reconocida por la Ley de Tráfico<sup>2</sup>, que indica las competencias de los municipios, en materia de tráfico, y donde queda clara la autoridad municipal en materia de tráfico y seguridad vial y que se ejerce en lo que respecta al control y sanción de los vehículos incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido y en la gestión de los usos de las vías urbanas de titularidad municipal.

Estas competencias municipales pueden llegar al cierre de vías urbanas o bien la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales. Por lo tanto, los Ayuntamientos tienen competencias en la ordenación y control del tráfico dentro de su ámbito territorial, así como la de regular los usos de las vías públicas urbanas.

## TIPOS DE VMP

En los últimos años y buscando una movilidad urbana más sostenible y menos contaminante, se están potenciando medios de movilidad que también deben tener acceso a ocupar el espacio público de las ciudades, como son las bicicletas y más recientemente y fruto de los avances tecnológicos surgen los vehículos de movilidad personal (VMP) que son propulsados por un motor eléctrico.

**Estos VMP agrupan una amplia variedad de vehículos diferentes tal como**

“CUANDO NOS QUEREMOS CENTRAR EN EL FENÓMENO DE LA MOVILIDAD DESDE UN ASPECTO JURÍDICO, DEBEMOS TENER EN CUENTA EL DISEÑO DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD URBANA EN ESPAÑA, QUE NO HAN SIDO UNA CARACTERÍSTICA DE NUESTRO PAÍS, YA QUE HEMOS CARECIDO DE UN MARCO DE REFERENCIA A NIVEL ESTATAL SOBRE EL CONCEPTO GENERAL DE MOVILIDAD”



<sup>1</sup> Sentencia Tribunal Constitucional 4/1981 (BOE nº47, 24/02/1981).

<sup>2</sup> 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 nº261, 31 de octubre 2015).

“LOS AYUNTAMIENTOS TIENEN COMPETENCIAS EN LA ORDENACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO DENTRO DE SU ÁMBITO TERRITORIAL, ASÍ COMO LA DE REGULAR LOS USOS DE LAS VÍAS PÚBLICAS URBANAS”



se recibe en la Instrucción 16/V-124 de 3 de noviembre de 2016 de la Dirección General de Tráfico (DGT), aunque el modelo que se observa en las ciudades como más utilizado son las diversas clases de patinetes eléctricos.

Estos vehículos de movilidad personal (VMP) tal como los define en 2016 la DGT, son vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y están dotados de motor eléctrico.

## RESPONSABILIDAD

La propia fiscalía especial de seguridad vial, en el Informe<sup>3</sup> del último año destaca la problemática de estos vehículos y que su indebida circulación por aceras o zonas peatonales donde genera indudables peligros para peatones. **La situación de alegalidad con la que se desplazan los VMP que no están regulados por una legislación nacional ni europea, está llevando a un aumento notable de situaciones de riesgo por atropellos con un grave incumplimiento de la potencia y la velocidad de estos vehículos.**

Su implantación en el mercado es imparable pero también provocan situaciones de incertidumbre y de riesgo, que se materializan en accidentes. Esta nueva movilidad está comportando unas disfunciones sociales entre el colectivo de personas que son peatones y aquellos que consideran que ir en un VMP también es ser peatón, pero más rápido. Aspecto que solo se solucionará con normas claras, comunes en todo el territorio y mucha información y gestión de la nueva movilidad.

En la citada memoria de la fiscalía se indica en relación a estos vehículos *“falta conciencia de respeto a las normas, lo que significa un riesgo para ellos mismos y para los demás usuarios de las vías... así como por la falta de conocimientos y advertencias, lo que genera una falsa sensación de seguridad e impunidad”*, solicitando la fiscalía una regulación de estos vehículos en cuanto a sus características técnicas así como recuerda a las autoridades municipales que por medio de las policías locales se pueden llevar a cabo los controles de alcohol y drogas tanto a ciclistas como usuarios de VMP, por el hecho de circular

3 Memoria Fiscalía General del Estado 2018. Capítulo III 5 seguridad vial. Apartado 5.4.3.



por las calzadas. Se hace referencia a la necesaria regulación por Ordenanza municipal y que se han dado instrucciones de cuándo hay que instruir atestado por imprudencia grave del ciclista o usuario de VMP.

No olvidemos que la movilidad urbana es básicamente convivencia y necesita una regulación en sus ordenanzas, pero ello no es obstáculo para que los responsables municipales puedan actuar con medidas administrativas que les permite la actual ley de tráfico.

**Si por circular los VMP por lugares como aceras y zonas peatonales, estos vehículos provocan un accidente con un peatón por incumplimiento de las normas de circulación por parte del conductor del VMP, podemos estar ante un posible delito de imprudencia grave de los prescritos en nuestro código penal.**

Para poder actuar en el ámbito urbano no se puede olvidar los siguientes aspectos básicos que ya están previstos en la ley de seguridad vial y que, a modo de resumen, son:

“NUESTRA CONSTITUCIÓN, ASOCIA EL CONCEPTO DE MOVILIDAD AL DE TRANSPORTE, NO VALORA LOS ASPECTOS DE MOVILIDAD NI SU RELACIÓN CON EL TEMA MEDIO AMBIENTAL Y PARECE QUE SE QUIERA PROTEGER EL AUTOMÓVIL, SEGURAMENTE POR SUS CARACTERÍSTICAS CULTURALES Y DE INFLUENCIA EN LA INDUSTRIA DEL PAÍS”



“ESTA NUEVA MOVILIDAD ESTÁ COMPORTANDO UNAS DISFUNCIONES SOCIALES ENTRE EL COLECTIVO DE PERSONAS QUE SON PEATONES Y AQUELLOS QUE CONSIDERAN QUE IR EN UN VMP TAMBIÉN ES SER PEATÓN, PERO MÁS RÁPIDO”

- Los VMP, como las bicicletas son vehículos a efectos de las normas de circulación y seguridad vial.
- La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y zonas peatonales, tal como indica el Reglamento de Circulación (artículo 121)
- Es sancionable toda infracción cometida por circular por zona no permitida, como infracción grave de las descritas en la Ley de Seguridad Vial.
- Al igual que a todo conductor de vehículo, sea coche, moto o bicicleta, los conductores de los VMP, pueden ser sometidos a pruebas de alcohol y drogas y su negativa es sancionable por la Ley de Seguridad Vial.
- Se puede proceder a retirar el vehículo de movilidad personal de la vía pública y su depósito, si no lo realiza su titular, lo podrá realizar la autoridad encargada de la gestión del tráfico cuando estos VMP causen

## BIBLIOGRAFÍA [www.globaleconomistjurist.com](http://www.globaleconomistjurist.com)

### LIBROS

Disponible en [www.globaleconomistjurist.com](http://www.globaleconomistjurist.com)

- NADAL ESTRADA, JORDI. *El Arte del Parking. Manual de diseño, construcción y gestión del aparcamiento*. Madrid. Ed. Difusión Jurídica y Temas de Actualidad, S.L. 2008.
- DÍAZ RIBES, SEBASTIÁN Y DÍAZ DÍAZ, SEBASTIÁN. *Lo que interesa conocer sobre la nueva Ley de Responsabilidad medioambiental de las empresas*. Madrid. Ed. Difusión Jurídica y Temas de Actualidad, S.L. 2008.
- LLORENS MARTÍNEZ, ALBERT. *¿Cómo reclamar por un accidente de tráfico?* Madrid. Ed. Difusión Jurídica y Temas de Actualidad, S.L. 2007.

### ARTÍCULOS JURÍDICOS

Disponible en [www.globaleconomistjurist.com](http://www.globaleconomistjurist.com)

- ASTIGARRAGA BRONTE, NATALIA. *La cuantificación de las indemnizaciones derivadas de accidentes de tráfico*. Economist&Jurist Nº 218. Marzo 2018. ([www.economistjurist.es](http://www.economistjurist.es))
- PAZOS, MARÍA. *Los aspectos más importantes de la nueva reforma de la Ley de tráfico y seguridad vial*. Economist&Jurist Nº 182. Julio/Agosto 2014. ([www.economistjurist.es](http://www.economistjurist.es))
- TERUEL IZQUIERDO, DANIEL. *La responsabilidad patrimonial en los accidentes de tráfico*. Economist&Jurist Nº 209. Abril 2017. ([www.economistjurist.es](http://www.economistjurist.es))

peligro o graves perturbaciones a la circulación de peatones.

Por lo tanto, que no se diga que los ayuntamientos no pueden actuar por medio de sus policías locales, sobre todo en aquellos espacios reservados a la circulación o tránsito de los peatones, cuando por aglomeración o alta presencia de los citados peatones, se esté creando una situación de peligro en el espacio público.

**Se debe indicar que las administraciones locales pueden ser responsables civiles o patrimoniales (sería el caso de solicitar una reclamación de indemnización por la vía administrativa) si se da el caso de accidentes de VMP y peatones en zonas reservadas a estos últimos.**

Los principios de la responsabilidad administrativa se fundamentan en que la lesión sufrida por los particulares sea evaluable económicamente, individualizado y daño efectivo, con motivo de un funcionamiento anormal de los servicios públicos y no podemos olvidar que son los municipios los que vienen obligados a la vigilancia y disciplina del tráfico en las vías urbanas de su titularidad.

## CONCLUSIONES

- Podemos concluir, que es urgente una regulación estatal de los criterios constructivos, de venta y que se regule los aspectos de seguridad vial de estos vehículos, como sería el uso de casco, elementos reflectantes y otros aspectos
- No se puede olvidar y es muy importante definir las características técnicas y constructivas, para que tanto fabricantes como vendedores respeten las normas de seguridad industrial e información a los compradores de estos vehículos
- Es necesario una regulación de estos vehículos en las ordenanzas municipales y sobre todo centrada en el uso del espacio público municipal, pero mientras no se realiza esta regulación se debe vigilar, controlar y sancionar las actuaciones que atentan contra las situaciones de riesgo para los peatones
- La falta de actuación y control de las autoridades municipales sobre los VMP es grave ya que se puede provocar situaciones de peligro para los peatones cuando lo que hacen es circular por las zonas que tienen reservadas y se encuentran invadidos por vehículos que pueden provocar accidentes

