

## 5.4 El seguro obligatorio de VMP

La creciente utilización de los vehículos que, de forma genérica, podríamos denominar «vehículos eléctricos ligeros» o «vehículos de micromovilidad», entre los que principalmente se incluyen los VMP, es un claro exponente de las nuevas e imparable tendencias en la movilidad urbana, más ajustadas tanto a las necesidades actuales de muchos usuarios como a la realidad económico-social y a los objetivos medioambientales.

Como ya se indicó con ocasión de la publicación del Dictamen 2/2021 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, si bien el tránsito a una movilidad sostenible requiere el adecuado fomento de estos nuevos instrumentos, su creciente uso ha ido acompañado de una igualmente creciente preocupación por los riesgos que genera su puesta en circulación y su convivencia con los vehículos a motor y ciclomotores tradicionales y con peatones y ciclistas. Y es que, como se acaba de exponer, los usuarios de estos vehículos, al margen de encontrarse en una evidente situación de vulnerabilidad frente a vehículos de mayor masa y volumen, pueden también (particularmente cuando atropellan a peatones) ser sujetos activos de los delitos de homicidios y lesiones imprudentes.

Crece así la necesidad de dotar a la circulación de estos vehículos de un marco normativo claro, bien estructurado y territorialmente armonizado, y ello tanto en beneficio de los intereses y de la seguridad de los usuarios de estos vehículos, indudablemente vulnerables, como de quienes pueden resultar dañados por los hechos de la circulación que generan. Se han producido avances normativos pero, no hay aún una regulación sistemática y completa que debería abordarse en la LSV y preceptos complementarios como RGV.

Consciente de ello, con ocasión de la publicación del Dictamen 2/2021, el Fiscal de Sala Coordinador anunció el claro propósito de impulsar el desarrollo de fórmulas de cobertura de los citados riesgos mediante las iniciativas legales que a tal fin fueran oportunas. Y es que, como también se destacó en aquella ocasión, la conducción de estos vehículos careciendo de solvencia patrimonial suficiente y sin concertar un seguro constituye una grave irresponsabilidad, que coloca a las potenciales víctimas en una situación de abierto desamparo y que es por sí sola reveladora de una actitud claramente imprudente.

Con este fin, se han mantenido en los últimos meses diversas reuniones de trabajo con distintos operadores sectoriales y autoridades administrativas con competencia en la materia, con el propósito de

contrastar y definir las líneas esenciales que podrían presidir esa nueva regulación.

Esta cuestión, ha cobrado aún mayor actualidad a resultas del reciente lanzamiento por el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital de la consulta pública previa a la elaboración del proyecto por el que se modifica la normativa legal y reglamentaria relativa a la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Y es que, en el texto de la citada consulta pública previa, al enunciar los posibles objetivos y soluciones regulatorias de la norma con arreglo a lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, *del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*, se deja afirmado que la aparición de nuevos medios de movilidad personal aconseja el establecimiento de sistemas de seguro obligatorio que salvaguarden el debido resarcimiento de los perjudicados en los siniestros causados por estos vehículos, suscitando así expresamente la cuestión de si se juzga o no conveniente la imposición de tal obligación y la de si, en su caso, debe abordarse su regulación en el marco del actual seguro obligatorio de automóviles o mediante un seguro específico.