

El nuevo seguro obligatorio de vehículos personales ligeros

-
Según el [Anuario Estadístico General de la Dirección General de Tráfico](#), en el año 2024, último del que existen datos publicados, circulaban por las calles y carreteras de nuestro país un total de 36.241.784 vehículos. La mayor parte de ellos son turismos (25.244.531) y camiones y furgonetas (5.203.435), a los que se suman las motocicletas (4.338.881), los autobuses (67.432) y los tractores industriales (259.417). El Anuario también incluye en el censo de vehículos, aunque no dispongan de motor, a los remolques y semirremolques (554.592) y a una miscelánea categorizada como ‘Otros vehículos’, cuyo número en el año 2024 ascendía a 573.496.

A partir de ahora, habrá que añadir una nueva categoría para contabilizar a los «vehículos personales ligeros». Con esa expresión, la nueva redacción del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, se refiere a buena parte de los que se han venido conociendo como Vehículos de Movilidad Personal (VMP o PMD, por las siglas de la expresión inglesa *Personal Mobility Devices*).

Los VMP son muchos y variados. Lo son las bicicletas de propulsión eléctrica (EPAC, *Electric Power Assisted Cycles*), los monopatines de una rueda (*one-wheel boards*), los de dos ruedas sin manillar (*hoverboards*) o con manillar (*segways*), los e-scooters (con o sin asiento-solo para un ocupante-, con dos, tres o cuatro ruedas) y varias tipologías de ciclos con mayor o menor asistencia mecánica de un motor auxiliar. Todos ellos tienen en común la presencia de motores eléctricos que sustituyen o asisten al usuario y la aureola de la modernidad y sostenibilidad que han de definir la nueva movilidad sostenible en ciudades tradicionalmente antagonistas del medio ambiente y la ecología. La [Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal](#), determina los requisitos técnicos que han de cumplir para su circulación por nuestro país. Entre ellos, la obligatoriedad de que dispongan de una «placa de marcaje» que individualiza para cada VMP su número de serie, su marca, el año de fabricación, el modelo de vehículo y el número de certificado que autoriza su circulación.

La novedad se ha previsto en la [Ley 5/2025, de 24 de julio](#), que se publicó en el Boletín Oficial del Estado del pasado 25 de julio, y que modifica varias normas legales, casi todas ellas relacionadas con el derecho de seguro. Entre ellas, de manera destacada -tanto por la intensidad de la modificación como por su relevancia social- el Texto Refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor. A partir de ahora, la norma cuenta con un nuevo artículo 1bis que, además de clarificar cuestiones prácticas relevantes sobre lo que haya de considerarse por «hecho de la circulación», define lo que haya de entenderse por «vehículo a motor» en la normativa sobre su circulación y seguro:

1. Se entiende por vehículo a motor:

a) Todo vehículo automóvil accionado exclusivamente mediante una fuerza mecánica que circula por el suelo y que no utiliza una vía férrea, con:

i. una velocidad máxima de fabricación superior a 25 km/h, o

ii. un peso neto máximo superior a 25 kg y una velocidad máxima de fabricación superior a 14 km/h.

b) Todo remolque y semirremolque destinado a ser utilizado con uno de los vehículos a que se refiere la letra a), tanto enganchado como no enganchado.

La letra b) del apartado 2 del precepto excluye los vehículos de apoyo a personas con movilidad reducida, aunque solo cuando hayan sido específicamente diseñados para tal fin («No son vehículos a motor: (...) b) Las sillas de ruedas y otros vehículos motorizados específicos de apoyo a la movilidad de personas con movilidad reducida, que son destinados exclusivamente a tales personas. En todo caso, son vehículos a motor aquellos que cumpliendo la definición hayan sido adaptados para su uso por personas con movilidad reducida»).

Todos los «vehículos a motor» quedan legalmente obligados a suscribir el seguro obligatorio de automóviles (cfr. artículo 2 del Texto Refundido).

Los nuevos umbrales de velocidad y peso dejan fuera de ese concepto de «vehículo a motor» a varios tipos de VMP. En otros casos, la exclusión no viene dada solo por los factores de velocidad y peso, sino por la propia dinámica del vehículo. Las bicicletas eléctricas, cuyo motor asiste al pedaleo del usuario, no se accionan «exclusivamente mediante una fuerza mecánica», por lo que quedan fuera de la definición legal de «vehículo a motor». En todos ellos, la exclusión de esa categoría supone la ausencia de la obligación de aseguramiento de la responsabilidad civil por los daños que cause su uso. Así ha sido, de hecho, hasta la fecha. Al menos, con carácter general.

El legislador español, sin embargo, ha querido acabar con las vacilaciones que planteaba esa situación y ha añadido una Disposición adicional primera a la Ley 5/2025 dedicada al «Seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos personales ligeros que no estén incluidos en el concepto legal de “vehículo a motor”». Tales vehículos son, conforme al segundo apartado de la Disposición:

2. Se consideran vehículos personales ligeros, a efectos del seguro obligatorio de responsabilidad civil, los vehículos que circulan por suelo mediante una o más ruedas, dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos que pueden

proporcionar al vehículo una velocidad máxima de fabricación entre 6 y 25 km/h, si su peso es inferior a 25 kg, o una velocidad máxima de fabricación entre 6 y 14 km por hora, si su peso es superior a 25 kg. Solo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado.

Pero no lo son, conforme al apartado 3 de la Disposición:

3. Se excluyen de la definición de vehículo personal ligero:

a) los vehículos diseñados y fabricados para ser utilizados exclusivamente por las Fuerzas Armadas,

b) los vehículos motorizados o elementos de apoyo a la movilidad y autonomía personal que son destinados exclusivamente para ser utilizados por personas con discapacidad o con movilidad reducida.

c) los ciclos o las bicicletas de pedales con pedaleo asistido 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 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear.

Las bicicletas eléctricas que no son «vehículos a motor» tampoco son, de este modo, «vehículos personales ligeros». Por esa razón, la ley emplea esta denominación, en lugar de la generalmente aceptada de VMP, que incluye a las bicicletas asistidas de motor eléctrico. En todo caso, quedan fuera de la obligación de aseguramiento. Por ellas, las bicicletas eléctricas, o como una medida de prudencia ante la innovación de la industria del sector, el apartado cuarto de la Disposición prevé que el listado de vehículos personales ligeros pueda ampliarse en el futuro:

4. Mediante orden de la persona titular del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa previa consulta al Ministerio del Interior, se podrán regular otras inclusiones de vehículos personales ligeros a efectos del seguro obligatorio que cuenten para ello con un certificado de circulación y el adecuado sistema de registro público e identificación.

Esa obligación, que la reforma extiende a los que considera «vehículos personales ligeros», se concreta en la suscripción de un seguro de vehículos. Para todos los que *«puedan circular por contar con un certificado de circulación, estar inscritos en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y ostentar una etiqueta identificativa con el número de inscripción asignado o, en su caso, matrícula (...)»*. Su titular, como sucede con los vehículos a motor, está obligado a contratarlo *«con la finalidad de garantizar la cobertura de las indemnizaciones por los daños personales y materiales a los perjudicados por accidentes en los que intervengan este tipo de vehículos»*, concreta el primer apartado de la Disposición adicional primera.

El aseguramiento de los vehículos personales ligeros es una buena decisión. Encarecerá su uso, pero mejorará la protección de las víctimas potenciales, en su mayor parte peatones que, cuando salen a la calle, no pueden anticipar qué tipo de vehículo puede causarles daños. Es posible que el encarecimiento tenga algún efecto negativo en términos de sostenibilidad de la movilidad, pero no puede ser sostenible un modelo que asigna todos los costes a las víctimas y exonera por completo de costes a los causantes potenciales.

En el año 2023, último para el que la Dirección General de Tráfico ha publicado su [Anuario Estadístico de Accidentes](#), la mayor parte de los 101.306 accidentes con víctimas que se produjeron en nuestro país tuvieron lugar en vías urbanas (65.976); y aunque la mayor parte de víctimas mortales se causaron en vías interurbanas (1.176), el mayor número de accidentes con heridos (65.473) tuvo lugar en vías urbanas. La normalización de la nueva categoría de «vehículos personales ligeros» ayudará a concretar mejor las estadísticas, pues todavía no aparecen como tales en las tipologías de vehículos involucrados en los siniestros, pero en atención a la creciente presencia de estos vehículos en las calles de todas las ciudades, es intuitivo suponer que en una parte -que puede ser cada vez más relevante- de los accidentes en vías urbanas estuvo o estará involucrado un vehículo personal ligero.

Con todo, la nueva regulación adapta el rigor del seguro a los que habrán parecido ser los daños esperados que puede causar un vehículo de este tipo. Las cuantías de cobertura obligatoria son manifiestamente inferiores a las generales del artículo 4 del Texto Refundido. De acuerdo con el apartado 6 de la Disposición adicional primera de la Ley 5/2025:

c) Los importes de la cobertura del seguro obligatorio serán como mínimo:

i. en los daños a las personas, 6.450.000 euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas;

ii. en los daños a los bienes, 1.300.000 euros por siniestro.

A continuación, se prevé la actualización de tales importes:

La persona titular del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa está facultada para modificar mediante orden los importes mínimos señalados en los apartados i y ii para adaptarlos a la inflación una vez hayan transcurrido cinco años desde la última modificación.

Y, en todo caso, si el legislador europeo actualizara los importes mínimos de cobertura previstos en el artículo 9 de la Directiva 2009/103, que, tras la reforma de esa norma llevada a cabo por la Directiva 2021/2118, se corresponden con los importes previstos en la Disposición española (cfr. artículo 1.5 de la Directiva 2021/2118):

En su defecto, se considerarán automáticamente actualizados cuando lo hagan los importes indicados en el artículo 9 de la Directiva 2009/103/CE, 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.

El cálculo de los daños personales se hará conforme al Baremo, que la reforma legal actualiza (y respecto del cual se prevén mecanismos de actualización).

La ausencia del seguro lleva aparejadas las sanciones previstas en el artículo 3 del Texto Refundido. Entre ellas, la prohibición de circulación, el depósito y precinto. Aunque las sanciones generales se reducen en este caso a un tercio («Las sanciones pecuniarias que sean de aplicación serán un tercio de las establecidas en el artículo 3.1.c»).

El Consorcio de Compensación de Seguros mantiene respecto de estos vehículos su condición de asegurador de último recurso, aunque solo cubrirá los daños personales en los casos en que el

artículo 11 del Texto Refundido reclama la intervención del Consorcio para la indemnización de las víctimas de accidentes de tráfico. Se excluye la intervención del Consorcio para los daños materiales. Así, la letra f) del apartado 6 de la Disposición adicional primera:

La intervención del Consorcio de Compensación de Seguros regulada en el artículo 11, apartados 1, 3, 4, 5 y 6 de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, se circunscribirá a los daños personales que requieran atención sanitaria, en caso de lesiones, o derivados del fallecimiento de la víctima, que se ocasionen por vehículos personales ligeros, no siendo de aplicación las funciones establecidas en la letra h) del apartado 1 de dicho artículo. Reglamentariamente el Gobierno podrá extender estas funciones a la cobertura de daños materiales, y a los daños causados por la circulación de vehículos personales ligeros utilizados sin cumplir los requisitos legales para circular, sin perjuicio del ejercicio de su derecho de recobro de los importes indemnizados. Para el ejercicio de estas funciones como fondo de garantía, el Consorcio de Compensación de Seguros percibirá los recargos que se determinen mediante resolución de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones.

El Consorcio de Compensación de Seguros podrá asumir la contratación de la cobertura de los riesgos de los vehículos personales ligeros que, siendo susceptibles de aseguramiento, no sean aceptados por las entidades aseguradoras, en los términos y bajo las condiciones que reglamentariamente se determinen.

Todo para antes de final de año, pues, aunque la Disposición final novena prevé en su segundo apartado que la reforma entra en vigor, con algunas excepciones, el 2 de enero de 2026, la Disposición transitoria de la misma Ley 5/2025 anuncia que:

1. Los vehículos que antes de la entrada en vigor de esta ley no tuviesen la consideración de vehículos a motor y que, de acuerdo con lo previsto en su artículo primero, apartado dos, pasen a ser considerados vehículos a motor, dispondrán del plazo de seis meses, contados a partir del día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», para suscribir el seguro obligatorio de responsabilidad civil de la circulación de vehículos a motor en los términos del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.

Hasta la expiración del plazo, los titulares de los vehículos personales ligeros se libran de las sanciones por falta de aseguramiento:

2. Durante el período transitorio no les será de aplicación lo dispuesto en el artículo 3 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

Aunque parece que las víctimas de los accidentes que causen podrán reclamar la compensación de sus daños al Consorcio:

3. Hasta que se proceda a la suscripción del seguro obligatorio, tales vehículos serán considerados vehículos a motor no asegurados a efectos de lo previsto en el artículo 11 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. El Consorcio de Compensación de Seguros solo podrá repetir contra el causante del

daño en caso de que hubiera incurrido en culpa de acuerdo con los artículos 1902 y siguientes del Código civil o en caso de dolo.

Una previsión que anuncia un semestre intenso para los gestores del Consorcio, pues habilita a las víctimas a reclamar la indemnización por los daños, con la única facultad de repetición para los casos de causación dolosa o culposa del accidente; para todo tipo de daños, tanto materiales como personales, y sin especificar los umbrales de cobertura que serán de aplicación en ese período. No parece, en definitiva, la mejor manera de incentivar un aseguramiento privado que urge, como evidencia el interés del legislador en la materia.

Una materia respecto de la que existen todavía dudas. Así lo reconoce el propio legislador cuando presenta el régimen de aseguramiento de la nueva categoría de vehículos como una solución provisional, pendiente de otra que habría de acomodarse mejor a las especialidades de la realidad sobre la que se legisla. Así, en el apartado 6 de la Disposición adicional primera:

6. Los vehículos personales ligeros que circulen por el territorio nacional estarán sujetos, con las adaptaciones necesarias derivadas del tipo de vehículo y su utilización, y en tanto no sean objeto de una regulación específica, al régimen de responsabilidad civil y seguro del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, y del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre (...)

Para reconocer, a continuación, que es necesario determinar el sistema de registro de estos vehículos, sin el cual resultará imposible constatar su aseguramiento y aplicar las sanciones por su ausencia. En el apartado 7 de la misma Disposición:

7. Reglamentariamente el Consejo de Ministros regulará el registro público de vehículos personales ligeros del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y los medios de identificación obligatorios que permitan su individualización. Esta regulación deberá entrar en vigor antes del 2 de enero de 2026.

Cuestión que debe ser más compleja de lo que parece a primera vista, pues la Disposición final primera de la Ley 5/2025 habilita a que un Reglamento determine sistemas alternativos para la identificación y registro de los vehículos personales ligeros:

Reglamentariamente se podrá determinar, en caso de que se considere necesario por no existir otro medio de identificación inequívoco, un medio de identificación que permita la individualización de los vehículos a motor que a partir de la entrada en vigor de esta ley pasen a tener esta consideración, y no la hubieran tenido anteriormente.

Problemas prácticos que acaso expliquen que el apartado 6 de la Disposición adicional primera excluya los convenios de indemnización directa entre compañías aseguradoras en las reclamaciones de daños causados por los vehículos personales ligeros:

d) No serán de aplicación los convenios de indemnización directa de daños materiales suscritos entre entidades aseguradoras.

Por cierto, que la previsión conforme a la cual el seguro se exige a «Los vehículos personales ligeros que circulen por el territorio nacional» incluye a los que tengan por lugar habitual de circulación

otro país. Y aunque, por su autonomía y diseño, este tipo de vehículos solo son aptos para trayectos urbanos, sus dimensiones y peso hacen posible su traslado. Habrá que ver de qué modo se aplican las nuevas disposiciones españolas a vehículos personales ligeros que causen daños en nuestro país y si existe en algún momento una regulación europea, pues el fenómeno no es exclusivamente español y los VMP o vehículos personales ligeros, los actuales y los que desarrolle la industria en el futuro, son cuestión que ha merecido atenciones de diversa índole en todos los países de nuestro entorno. Hace menos de un año, en agosto de 2024, la Comisión Europea publicó su [*«Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal devices»*](#). Un texto de gran interés. Centrado, ciertamente, en cuestiones técnicas de homologación y certificación de los VMP y en las normas de circulación aplicables, pero que anuncia el interés creciente de la Unión por una regulación unificada en la materia. Una regulación que podrá aprovecharse de la experiencia española.

Carlos Gómez Ligüerre