

LA NUEVA DIRECTIVA 2021/2118, DE 24 DE NOVIEMBRE DE 2021, DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES Y SU REPERCUSIÓN EN EL ORDENAMIENTO ESPAÑOL

The new Directive 2021/2118 of 24 November 2021 on liability insurance for motor vehicles and its impact on the Spanish Law

MARÍA JOSÉ MORILLAS JARILLO

mjmj@der-pr.uc3m.es

Catedrática de Derecho Mercantil
Universidad Carlos III - Madrid

Cómo citar / Citation

Morillas Jarillo, M^a. J. (2023).

La nueva Directiva 2021/2118, de 24 de noviembre de 2021, del seguro de responsabilidad civil de vehículos automóviles

Cuadernos de Derecho Privado, 5, pp. 100-142

.....F QKj wr u lf q lti B208437: lef r 5; "

(Recepción: 16/01/2023; aceptación tras revisión: 20/04/2023; publicación: 28/04/2023)

Resumen

La construcción del Derecho europeo del seguro de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles es una tarea paulatina en la que la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2021, representa una nueva etapa hacia el objetivo de conseguir un elevado grado de protección de los perjudicados, en particular, en situaciones transfronterizas. Como en las Directivas anteriores, en ésta se perfeccionan aspectos ya contemplados, como la definición de vehículo de motor, a la vez que se regulan otros de forma novedosa, como el concepto de circulación del vehículo. La repercusión de la nueva Directiva en el Ordenamiento español es grande pues, aunque hay algún aspecto en el que nuestra legislación está ya alineada con la nueva regulación, la mayoría de sus preceptos harán necesaria la adaptación. En todo caso, es una oportunidad para que el legislador español adopte decisiones reflexivas de calado en temas actuales muy debatidos.

Palabras clave

Seguro obligatorio de responsabilidad civil, circulación de vehículos a motor, adaptación del Derecho español.

Abstract

The construction of the European Law of civil liability insurance derived from the circulation of motor vehicles is a gradual task in which Directive (EU) 2021/2118 of the European Parliament and of the Council, of 24 November 2021, represents a new stage on the way to the objective of achieving a high degree of protection of the injured parties, in particular, in cross-border situations. As in the previous Directives, this one improves aspects already considered, such as the definition of motor vehicle, while regulating others in a novel way, such as the concept of vehicle circulation. The repercussion of the

new Directive in our Law is great because, although there are some aspects in which our legislation is already aligned with the new regulation, most of its precepts will require adaptation. In any case, it is an opportunity for the Spanish legislator to adopt important thoughtful decisions on highly debated current issues.

Keywords

Motor vehicles compulsory liability insurance; impact on the Spanish law.

SUMARIO:

I. INTRODUCCIÓN: EL SEGURO OBLIGATORIO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES. II. LA DIRECTIVA (UE) 2021/2118, DE 24 DE NOVIEMBRE DE 2021. II.1. Antecedentes. II.2. Principales novedades. II.2.1. Cambio en la terminología: perjudicado en lugar de víctima. II.2.1. Concepto de perjudicado. II.2.3. Valoración de esta modificación. II.3. Los importes mínimos de la cobertura. II.4. La modificación del concepto de vehículo de motor. II.4.1. Su repercusión en cuanto a los vehículos de movilidad personal y los vehículos autónomos. II.4.2. La cuestión de los remolques. II.4. La introducción del concepto de circulación del vehículo. II.5. Los daños dolosos. II.6. La protección de los perjudicados en caso de insolvencia de la aseguradora. III. OTRAS NORMAS Y UN POSIBLE TEMA FUTURO. III.1. Los controles del seguro y la protección de datos. III.2. Los certificados de antecedentes siniestros. III.3. Los comparadores de seguros. III.4. El posible tema futuro. IV. CONCLUSIONES. *Bibliografía. Relación jurisprudencial.*

I. INTRODUCCIÓN: EL SEGURO OBLIGATORIO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES

Paradigma de los seguros de responsabilidad civil llamados habitualmente obligatorios, el seguro que proporciona cobertura al asegurado por los daños corporales y materiales causados a terceros con ocasión de la circulación del vehículo de motor contemplado en la póliza, de los que sea responsable conforme a derecho, tiene una indudable importancia tanto teórica como práctica. Según la patronal española del seguro (UNESPA), el número de vehículos asegurados a finales de 2022 era de 32.906.794, cifra extraída del Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA)¹. De acuerdo con los datos de la Dirección General de Tráfico, durante 2022, 1.145 personas fallecieron en 1.042 accidentes de tráfico mortales².

¹ <https://www.unespa.es/notasdeprensa/vehiculos-asegurados-diciembre-2022/>. Consultado el 15.2.2023.

² <https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/1.145-personas-fallecieron-en-siniestros-de-trafico-durante-2022/>. Consultado el 15.2.2023.

Aunque con frecuencia esté incardinado en la póliza multirriesgo del seguro del automóvil (compartiendo espacio con el seguro voluntario de responsabilidad civil, el de daños propios, la asistencia en viaje, el seguro de accidentes del conductor o el seguro de lucro cesante), mantiene su sustantividad propia, derivada del hecho de que la cobertura se ha de ajustar a lo que, de forma imperativa, establecen el 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 octubre³ y el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto 1597/2008, de 12 de septiembre⁴. Mientras que la Ley regula tanto la responsabilidad civil como el seguro, el Reglamento sólo se ocupa de las cuestiones relacionadas con este último. Esta disciplina se completa con disposiciones contenidas en las normas de ordenación, supervisión y solvencia⁵, en el Estatuto del Consorcio de Compensación de Seguros⁶, en la regulación del funcionamiento de la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles⁷, así como en la ley general del seguro terrestre, la Ley de Contrato de Seguro⁸.

Desde nuestra incorporación a la hoy Unión Europea (UE), la legislación española, en lo que a este seguro obligatorio respecta, ha tenido que adaptarse a las Directivas anteriores y deberá hacerlo a la nueva Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2021, por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta

³ BOE nº 267, de 5 de noviembre de 2004. En adelante, LRCSCVM.

⁴ BOE nº 222, de 13 de septiembre de 2008. En adelante, RSOA.

⁵ Artículos 6.13, 11, 53, 54 y 58 de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras (BOE nº 168, de 15 de julio de 2015) -en adelante, LOSSEAR-; y artículos 25, 26, 28.1, 29.1, 36.1, 41 y 123.2 del Real Decreto 1060/2015, de 20 de noviembre, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras (BOE nº 288, de 2 de diciembre de 2015).

⁶ Artículo 11 del texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros (en adelante, ECCS), aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre (BOE nº 267, de 5 de noviembre de 2004).

⁷ Orden EIC/764/2017, de 26 de julio, por la que se dictan las normas relativas al funcionamiento de la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (BOE nº 185, de 4 de agosto de 2017). Esta Oficina (en adelante, OFESAUTO) es la pieza clave en nuestro país del Acuerdo del Consejo de Oficinas Nacionales (*Council of Bureaux*, CoB) y del Sistema del Certificado Internacional de Seguro (CIS, antes llamado «carta verde») fruto del mismo, nacido para facilitar la circulación de vehículos a través de las fronteras de los Estados adheridos y prestar protección a las víctimas de accidentes de circulación causados por vehículos extranjeros.

⁸ Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (BOE nº 250, de 17 de octubre de 1980). En adelante, LCS.

responsabilidad⁹. Al análisis de su repercusión en el Ordenamiento español dedicamos las páginas siguientes.

II. LA DIRECTIVA (UE) 2021/2118, DE 24 DE NOVIEMBRE DE 2021

II.1. Antecedentes

La armonización del Derecho de seguros a nivel europeo es muy intensa en el régimen de ordenación, supervisión y solvencia, pero escasa en el Derecho privado del seguro. La excepción la constituye el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles (en adelante, SOA), en el que la labor del legislador europeo ha sido continua, con cinco Directivas, más una de refundición, a la que se suma la nueva Directiva de 2021.

Varias son las razones que explican el interés de las instituciones europeas por la regulación armonizada de este seguro, según revelan algunos considerandos de dichas Directivas y tal como ha afirmado de manera reiterada el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante, TJUE). Por un lado, la especial importancia que tiene este seguro para los ciudadanos europeos, ya como titulares de una póliza, ya como posibles perjudicados como consecuencia de un accidente de circulación; en segundo lugar, por su interés para el mercado y para las aseguradoras europeas; y, por último, por su significativa incidencia en la libre circulación de personas, mercancías y vehículos y, por ende, en el mercado interior, siendo así, además, que el fortalecimiento y consolidación del mercado interior de seguros de vehículos automóviles es una parte fundamental de la actuación de la Unión Europea en el sector de los servicios financieros. Puesto el foco en este seguro, dos son los objetivos fundamentales de la regulación armonizada: garantizar la libre circulación, tanto de los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la Unión Europea (y, más ampliamente, del Espacio Económico Europeo, EEE) como de los ocupantes de dichos vehículos; y conseguir que quienes resulten perjudicados en accidentes causados por estos vehículos reciban un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la UE o del EEE en el que haya ocurrido el accidente.

La consecución de estas finalidades se ha ido construyendo de forma paulatina, sobre la base de seis Directivas, cuyos aspectos principales resumimos a continuación¹⁰.

⁹ DOUE n° L 430, de 2 de diciembre de 2021.

¹⁰ Sobre las Directivas, con más detalle, REGLERO CAMPOS (2018: 71-191).

La Directiva 72/166/CEE, de 24 de abril de 1972¹¹, sentó las bases de la libertad de circulación de vehículos y personas, instaurando el deber de aseguramiento de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles¹², pero dejó los pormenores del seguro al Estado de estacionamiento del vehículo, con lo que éste era libre para concretar su contenido y las excepciones a la obligatoriedad. El seguro, eso sí, debía proporcionar cobertura a los daños causados en el territorio de otros Estados miembros según las legislaciones en vigor en esos Estados. Sobre la base de la presunción del cumplimiento de dicho deber, se suprimieron los controles del seguro en las fronteras para los vehículos con estacionamiento habitual en o procedentes de otro Estado miembro.

Poco más de una década después, se publicó la Segunda Directiva 84/5/CEE, de 30 de diciembre de 1983¹³. El legislador europeo había constatado las divergencias entre los seguros obligatorios de los Estados miembros, por lo que perfiló algunos aspectos de su contenido de forma imperativa: debía cubrir tanto los daños materiales como los corporales y proporcionar cobertura a los daños corporales de los miembros de la familia del asegurado, del conductor o de cualquier otra persona cuya responsabilidad civil estuviese comprometida en el siniestro; y fijó cuantías mínimas de aseguramiento obligatorio. Además, consagró la inoponibilidad a las víctimas de determinadas cláusulas de exclusión previstas por vía legal o contractual: conducción sin carnet, incumplimiento de medidas de seguridad del vehículo y conducción sin autorización, salvo que la víctima conociera esta última circunstancia. Finalmente, estableció la obligación de crear un organismo de garantía para reparar los daños causados por los vehículos no identificados o no asegurados, al que los Estados podían encomendar la reparación de los daños causados por vehículos robados¹⁴.

¹¹ Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (*DOCE* n° L 103, de 2 de mayo de 1972). Nos referiremos a ella de forma abreviada como Primera Directiva.

¹² En España, diez años antes, el deber de aseguramiento ya se había establecido por el artículo 40 de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor (*BOE* n° 310, de 27 de diciembre de 1962).

¹³ Segunda Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles (*DOCE* n° L 8, de 11 de enero de 1984).

¹⁴ El organismo designado a estos tres efectos en España es el Consorcio de Compensación de Seguros (en adelante, CCS), según el artículo 11.1, a) y b) LRCSCVM.

La Tercera Directiva 90/232/CEE, de 14 de mayo de 1990¹⁵, profundiza en la armonización del contenido del seguro, al establecer que cada póliza, mediante una prima única, debe ofrecer en cada uno de los Estados miembros la cobertura exigida por su legislación o la exigida por la legislación del Estado miembro donde el vehículo tenga su estacionamiento habitual, cuando esta última sea superior. Aclara que la cobertura del seguro debe comprender los daños corporales de todos los pasajeros distintos del conductor. Consagra el derecho de información de las víctimas y prohíbe al organismo de garantía, en lo que respecta a la indemnización de las de vehículos no asegurados, exigir que éstas demuestren que el responsable no puede pagar o se niega a hacerlo. Por último, dispone que cada Estado debe determinar quién, en caso de controversia entre la aseguradora y el organismo de garantía, debe indemnizar a la víctima¹⁶.

La Cuarta Directiva 2000/26/CE, de 16 de mayo de 2000¹⁷, introduce el derecho de acción directa de los perjudicados contra la compañía de seguros que cubre la responsabilidad civil¹⁸ y establece la necesidad de que la aseguradora presente una oferta motivada de indemnización, con sanciones en caso de incumplimiento. Esta Directiva incrementa la protección de las víctimas de siniestros con elemento extranjero, ya que las entidades aseguradoras deben nombrar representantes para la tramitación y liquidación de siniestros en los demás Estados miembros¹⁹. A su vez, los Estados miembros deben designar un organismo de indemnización para estos siniestros²⁰ y un organismo de información a las víctimas que proporcione datos de la aseguradora del responsable, de su representante, del propietario del vehículo, etc.²¹

Aunque carente de ordinal, ocupa el quinto lugar la Directiva 2005/14/CE, de 11 de mayo de 2005²². Aborda los problemas de los vehículos sin matrícula, con placas

¹⁵ Tercera Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (*DOCE* n° L 129, de 19 de mayo de 1990).

¹⁶ En España, responde en caso de controversia el CCS, según establece el artículo 11.1, d) LRCSCVM.

¹⁷ Cuarta Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo (*DOCE* n° L 181, de 20 de julio de 2000).

¹⁸ En nuestro Ordenamiento este derecho estaba ya reconocido en el artículo 42 de la antes citada la Ley 122/1962, de 24 de diciembre.

¹⁹ El artículo 58.1 LOSSEAR establece que las aseguradoras de automóviles domiciliadas en otro Estado miembro deben designar un representante en España.

²⁰ En España, según el artículo 26 LRCSCVM, este organismo es OFESAUTO.

²¹ Este organismo es, nuevamente en nuestro país, el CCS, según dispone el artículo 11.2 LRCSCVM.

²² Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de

provisionales, placas falsas o ilegales. Eleva las cuantías mínimas de cobertura y prevé su revisión periódica, con la prohibición de oponer a los perjudicados la existencia de franquicias. Prohíbe invocar frente a los ocupantes las cláusulas de exclusión de la cobertura del seguro, presentes en la legislación o en la póliza, por conducción bajo los efectos del alcohol o de sustancias tóxicas. Extiende el ámbito de intervención del organismo de garantía a los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de las vías públicas y perfila las condiciones para la indemnización por este organismo de los daños materiales causados por vehículos no identificados, con posibilidad de franquicia, pero elimina ésta en la reparación de los daños materiales causados por vehículos no asegurados. Y, por último, establece el derecho del conductor a obtener certificados de siniestralidad.

La Directiva 2009/103/CE, de 16 de septiembre de 2009²³, deroga las cinco Directivas anteriores, refunde todos los cambios y reordena y sistematiza los contenidos, estructurándolos en capítulos con rúbrica, dentro de los cuales los preceptos siempre cuentan con título. Y es en este punto en el que se publica la Directiva 2021/2118, que concede a los Estados miembros hasta el 23 de diciembre de 2023 para dar cumplimiento a lo en ella establecido, con una excepción: este plazo se acorta hasta el 23 de junio de 2023 en lo relativo a los nuevos arts. 10 *bis* y 25 *bis*, reguladores de la protección de los perjudicados en caso de insolvencia de la entidad aseguradora del responsable, en relación con los daños que se hayan producido, respectivamente, en su Estado miembro de residencia o en un Estado miembro que no sea el de su residencia.

Hasta hoy, todas estas Directivas han sido objeto de interpretación por el TJUE al hilo de numerosas cuestiones prejudiciales planteadas por los Tribunales de los Estados miembros en cumplimiento de su deber de interpretación del Derecho nacional de conformidad con ellas. Respecto a la nueva Directiva 2021/2118, se señala que ha creado muchas más preguntas que respuestas a las planteadas en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia y se vaticina incluso que requerirá una revisión mediante una séptima Directiva²⁴.

la circulación de vehículos automóviles (DOUE n° L 149, de 11 de junio de 2005). Nos referiremos a ella como Quinta Directiva.

²³ 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 (versión codificada) (DOUE n° L 263, de 7 de octubre de 2009).

²⁴ MARSON, J. y FERRIS, K. (2022: 789 y 790).

II.2. Principales novedades

II.2.1. Cambio en la terminología: perjudicado en lugar de víctima

Mientras que la Primera Directiva, en el catálogo de definiciones de su artículo 1.2, conceptuaba la «persona damnificada» como «toda persona que tiene derecho a la reparación del daño causado por un vehículo», la Segunda y la Tercera Directivas no mencionaban a la «persona damnificada», sino que utilizaban el término «víctima», que no definían. Es la Cuarta Directiva (art. 2, d) la que por vez primera empleó el término «perjudicado», definido como «toda persona damnificada con arreglo a lo definido en el punto 2 del artículo 1 de la Directiva 72/166/CEE»; y sólo aparece en ella la palabra «víctima» al reproducir el nombre de la Resolución del Parlamento Europeo de 26 de octubre de 1995²⁵. Por el contrario, la Quinta Directiva se refería profusamente a la «víctima», mientras que sólo una vez, en su art. 6.2, aludía al «perjudicado». Finalmente, es la Directiva 2009/103 la que define al «perjudicado» como «toda persona que tiene derecho a la reparación del daño causado por un vehículo» (art. 1.2); aunque emplea simultáneamente este término y el de «víctima».

A este baile de palabras pretende poner fin la Directiva 2021/2118, cuyo considerando 2 afirma: «debe mejorarse la claridad de la Directiva 2009/103/CE, sustituyendo el término “víctima”, que en dicha Directiva se utiliza como sinónimo de «perjudicado», por el término “perjudicado” mediante las modificaciones oportunas. Esas modificaciones tienen por objeto exclusivo armonizar la terminología utilizada en dicha Directiva y no constituyen un cambio sustancial». Así, se lleva a cabo el reemplazo en todo el articulado, aunque, curiosamente, sigue mencionando a las «víctimas de accidentes» el considerando 4; y la propia Comisión, en la Declaración que cierra la Directiva, utiliza exclusivamente el término «víctima».

II.2.2. Concepto de perjudicado

La Directiva 2021/2118 cambia mínimamente la definición de perjudicado, presente en la Directiva 2009/103, por la siguiente: «Perjudicado: toda persona que tiene derecho a la indemnización de los daños y perjuicios causados por un vehículo». Por su parte, el artículo 12 de la Directiva 2009/103 alude a las «Categorías especiales de perjudicados» (en la terminología derogada, «Categorías especiales de víctimas»), en el

²⁵ Resolución sobre la reparación de los daños ocasionados por accidentes de tráfico acaecidos fuera del país de origen de la víctima, de 26 de octubre de 1995 (DOCE nº C 308, de 20 de noviembre de 1995).

que se menciona a: los ocupantes del vehículo; a los miembros de la familia del titular de la póliza, del conductor o de cualquier otra persona cuya responsabilidad civil esté comprometida en el siniestro y cubierta por el seguro; y a los peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas. Este precepto no acota ni agota el contenido del término. Y ello porque, según reiterada doctrina del TJUE, la finalidad del Derecho europeo, en su situación actual, no es armonizar los regímenes de responsabilidad civil de los Estados miembros, por lo que éstos tienen libertad para definir el régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros derivados de la circulación de vehículos²⁶. A ello se añade que la obligación de cobertura por el seguro de los daños causados a los terceros es distinta del alcance de la indemnización a estos últimos: mientras que la primera está garantizada y definida por la normativa de la Unión, la segunda se rige, fundamentalmente, por el Derecho nacional²⁷. El TJUE también ha señalado que el derecho de las víctimas de accidentes de circulación a la indemnización no puede verse afectado por una limitación establecida mediante las disposiciones nacionales reguladoras del seguro de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, pero sí por el régimen nacional de responsabilidad civil en materia de accidentes de circulación²⁸.

Sin embargo, se trata de afirmaciones matizables y matizadas por el propio TJUE, que señala que los Estados miembros están obligados a garantizar que la responsabilidad civil definida según su Derecho nacional esté cubierta por un seguro conforme con las

²⁶ STJUE (Gran Sala) de 23 de octubre de 2012, asunto C-300/10, Vítor Hugo Marques Almeida contra Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA, Jorge Manuel da Cunha Carvalheira, Paulo Manuel Carvalheira Fundo de Garantia Automóvel, petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal da Relação de Guimarães (Portugal) (ECLI:EU:C:2012:656).

²⁷ STJUE (Sala Primera) de 19 de abril de 2007, asunto C-356/05, Elaine Farrell contra Alan Whitty, Minister for the Environment, petición de decisión prejudicial planteada por la High Court (Irlanda), (ECLI:EU:C:2007:229); STJUE (Sala Segunda) de 17 de marzo de 2011, asunto C-484/09, Manuel Carvalho Ferreira Santos contra Companhia Europeia de Seguros, S.A., petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal da Relação do Porto (Portugal) (ECLI:EU:C:2011:158); STJUE (Sala Tercera) de 9 de junio de 2011, asunto C-409/09, José Maria Ambrósio Lavrador y Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio contra Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial AS, petición de decisión prejudicial planteada por el Supremo Tribunal de Justiça (Portugal) (ECLI:EU:C:2011:371).

²⁸ La ya citada STJUE de 23 de octubre de 2012, *Marques Almeida*, manifiesta que no son contrarias a las Directivas las disposiciones nacionales que, en caso de una colisión entre dos vehículos automóviles que haya causado daños corporales al pasajero de uno de ellos (que, en el caso, no utilizaba el cinturón de seguridad) sin que pueda imputarse culpa a los conductores, permiten limitar o excluir la responsabilidad civil de los asegurados. La STJUE (Sala Segunda) de 24 de octubre de 2013, asunto C-277/12, Vitālijs Drozdovs contra Baltikums AAS, petición de decisión prejudicial planteada por el Augstākās tiesas Senāts (Letonia) (ECLI:EU:C:2013:685), señala: «el seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles debe cubrir la indemnización de los perjuicios inmateriales sufridos por los familiares cercanos de las víctimas fallecidas en un accidente de tráfico, en la medida en que el Derecho nacional aplicable al litigio principal establezca esta indemnización en concepto de responsabilidad civil del asegurado».

disposiciones de las Directivas, por lo que no cabe establecer exclusiones o limitaciones desproporcionadas en los derechos de los perjudicados que dejen sin sentido su eficacia, que le prive de efectos, pues se trataría de una medida de efecto equivalente al incumplimiento abierto de la obligación de los Estados miembros de instaurar el seguro. Es decir, los Estados miembros deben ejercer sus competencias en materia de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos respetando el Derecho de la Unión, del que forman parte las Directivas sobre el seguro obligatorio, por lo que las disposiciones nacionales del Derecho de la responsabilidad civil no pueden privar a las Directivas de su efecto útil²⁹. Algo lógico, desde el momento en que ambos órdenes no son compartimentos separados y estancos: la responsabilidad civil y el seguro que la cubre están íntimamente relacionados, existe una interferencia recíproca entre ambos, en la medida en la que el asegurador de la responsabilidad civil responde de los hechos previstos en el contrato «de los que sea civilmente responsable el asegurado, conforme a derecho» (art. 73, párr. 1º LCS).

La inicial libertad de que gozaban los Estados miembros en virtud de la Primera Directiva, para, en el marco de sus sistemas de responsabilidad civil, determinar los daños causados por vehículos automóviles que deben repararse, el alcance de la indemnización de dichos daños y las personas que tienen derecho a ella, ha sido paulatinamente coartada no sólo por el TJUE, sino también por las Directivas posteriores y tiene unos límites claramente establecidos en el artículo 12 de la Directiva 2009/103: 1º) el listado de personas que necesariamente han de ser reconocidas como perjudicados en las normas nacionales³⁰; 2º) la cobertura de los daños corporales de todos los ocupantes; 3º) el hecho de que los miembros de la familia del titular de la póliza, del conductor o de cualquier otra persona cuya responsabilidad civil esté comprometida en el siniestro y cubierta por

²⁹ STJUE (Sala Primera) de 30 de junio de 2005, asunto C-537/03, Katja Candolin, Jari-Antero Viljaniemi y Veli-Matti Paananen contra Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola y Jarno Ruokoranta, petición de decisión prejudicial planteada por Korkein oikeus – (Finlandia) (ECLI:EU:C:2005:417); STJUE de 19 de abril de 2007, *Farrell*; STJUE de 9 de junio de 2011, *Ambrósio*. La STJUE de 17 de marzo de 2011, *Carvalho*, señala: «Sucedería así si la responsabilidad de la víctima por los daños que ha sufrido, tal como se desprenda de la apreciación, conforme al Derecho nacional de la responsabilidad civil, de su contribución a la producción de dichos daños, tuviera por consecuencia excluir de oficio o limitar de manera desproporcionada su derecho a ser indemnizado, por el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, de los daños de los que sea responsable el asegurado»; pero no se opone a las Directivas «una normativa nacional que, en los supuestos en que una colisión entre dos vehículos cause daños sin que pueda imputarse culpa a los conductores, distribuye la responsabilidad por dichos daños en proporción al grado en que haya contribuido a su producción cada uno de los vehículos y, en caso de duda a este respecto, considera de igual medida dicho grado de contribución».

³⁰ Así, «una normativa nacional no puede reducir el concepto de “ocupante”»: STJUE de 19 de abril de 2007, *Farrell*.

el seguro no pueden ser excluidos, por razón de dicho parentesco, del beneficio del seguro en cuanto a los daños corporales que hayan sufrido y deben quedar cubiertos en las mismas condiciones que el resto de terceros perjudicados³¹; 4º) la cobertura de los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de las vías públicas.

En consecuencia, debe considerarse que perjudicado es toda persona que tenga derecho, con arreglo a la legislación nacional en materia de responsabilidad civil, a la reparación del daño causado por un vehículo automóvil, con los límites del artículo 12 de la Directiva 2009/103, en el bien entendido de que éste no tiene por objeto restringir el círculo de las personas protegidas, sino que, por el contrario, hace obligatoria la cobertura, ya de ciertos daños, ya de todo tipo de daños sufridos por determinadas personas consideradas especialmente vulnerables³².

II.2.3. Valoración de esta modificación

Volviendo a la terminología, pese a lo manifestado por el segundo considerando de la Directiva 2021/2118, víctima y perjudicado no son palabras sinónimas y eliminar la primera para reemplazarla en todos los casos por la segunda no puede calificarse como no constitutivo de un cambio sustancial. Perjudicado es un término amplio, que comprende a la víctima directa y a quienes son perjudicados por su muerte, distinción que se contiene en el artículo 36.1 LRCSCVM, que señala que tienen la condición de sujetos perjudicados: «a) La víctima del accidente. b) Las categorías de perjudicados

³¹ Esa norma queda cumplida en el artículo 5.2 LRCSCVM: «La cobertura del seguro de suscripción obligatoria tampoco alcanzará a (...) los *bienes* de los que resulten titulares el tomador, el asegurado, el propietario o el conductor, así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores» (la cursiva es nuestra). La STJUE (Sala Quinta) de 14 de septiembre de 2000, asunto C-348/98, Vitor Manuel Mendes Ferreira y Maria Clara Delgado Correia Ferreira contra Companhia de Seguros Mundial Confiança SA, petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal da Comarca de Setúbal (Portugal) (ECLI:EU:C:2000:442), había afirmado: «si el Derecho nacional de un Estado miembro impone la cobertura obligatoria de los daños corporales causados a terceros ocupantes transportados gratuitamente, con independencia de que intervenga culpa por parte del conductor del vehículo que haya causado el accidente, debe imponer la misma cobertura de los daños corporales causados a los ocupantes miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor. En cambio, si el Derecho nacional de dicho Estado miembro no impone tal cobertura de los daños corporales causados a los terceros ocupantes, el artículo 3 de la Segunda Directiva no le obliga a imponerla respecto de los daños corporales causados a los ocupantes miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor».

³² La STJUE (Sala Quinta) de 10 de junio de 2021, asunto C-923/19, Van Ameyde España, S.A., contra GES, Seguros y Reaseguros, S.A., petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal Supremo (España) (ECLI:EU:C:2021:475) no considera contraria a la Directiva 2009/103 la interpretación del Derecho nacional español que niegue la reparación de los daños a personas no comprendidas en esa lista especial, en concreto al poseedor de un semirremolque, cuando, como en el litigio que dio origen a la cuestión prejudicial, es un sujeto distinto del propietario de la cabeza tractora.

mencionadas en el artículo 62, en caso de fallecimiento de la víctima»; Ley que, a lo largo de su articulado, utiliza con significados diferentes ambos términos.

El artículo 9, a) de la Directiva 2009/103 fijaba los mínimos por víctima y ahora, tras la reforma de 2021, dicho precepto establece esos mínimos respecto a los daños corporales «por perjudicado»: 6.450.000 EUR por accidente, con independencia del número de perjudicados, o 1.300000 EUR por perjudicado. Ello puede introducir inseguridad en aquellos Ordenamientos que, como el nuestro, distinguen ambos términos y que (a diferencia del nuestro) no fijen la cuantía por accidente. Puede pensarse que este problema no se va a plantear en España y que van a quedar libres de esta inseguridad las aseguradoras que cubran la responsabilidad civil de los vehículos con estacionamiento habitual en nuestro país, porque la LRCSCVM establece los importes obligatorios de la cobertura de los daños corporales por siniestro, no por víctima (ahora, «perjudicado»). Sin embargo, hay que tener en cuenta otras reglas aplicables. Nos referimos al hecho de que este seguro debe cubrir los daños causados en el territorio de los otros Estados miembros «según las legislaciones en vigor en esos Estados» [art. 3, a) Directiva 2009/103]. A mayor abundamiento, el artículo 4.4 LRCSCVM establece que, cuando el siniestro sea ocasionado en un Estado adherido al Sistema del Certificado Internacional de Seguro distinto de España, pero por un vehículo que tenga su estacionamiento habitual aquí, se aplicarán los límites de cobertura fijados por el Estado miembro en el que tenga lugar el siniestro; y, si el siniestro se produce en un Estado miembro del EEE, se aplicarán los límites de cobertura españoles siempre y cuando sean superiores a los establecidos en el Estado donde se haya producido el siniestro. En consecuencia, puede que las aseguradoras de vehículos estacionados habitualmente en España tengan que asumir coberturas obligatorias vigentes en otros Estados del EEE calculadas por perjudicado, concepto que, como hemos señalado, conforme a la Directiva, comprende a toda persona que tenga derecho a la indemnización de daños y perjuicios causados por un vehículo, cuyo número puede ser muy superior al de las víctimas del accidente. Por ello, a nuestro juicio, pese a lo manifestado por la Directiva 2021/2118, sigue siendo necesario hacer referencia a la víctima en sentido estricto, al menos al establecer las cuantías mínimas de aseguramiento obligatorio para los daños corporales.

II.3. Los importes mínimos de la cobertura

Son dos los cambios en este punto.

Por un lado, la nueva Directiva eleva los importes mínimos de cobertura obligatoria fijados en el artículo 9, que, para los daños corporales, pasan de 1.000.000 € por víctima o 5.000.000 € por siniestro cualquiera que sea el número de víctimas, a 1.300.000 € por perjudicado o 6.450.000 € por accidente, con independencia del número de perjudicados. En cuanto a los daños materiales, en vez de 1.000.000 € por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas, se pasa a 1.300.000 € por accidente, con independencia del número de perjudicados. España cumple con creces estos mínimos, en ambos conceptos, tal y como establece el artículo 4 LRCSCVM: por daños a las personas, 70 millones € por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas (ahora, habrá que decir, perjudicados); en los daños en los bienes, 15 millones € por siniestro. Pero no así otros países de nuestro entorno, algunos de los cuales se han apresurado ya a adaptarse a las nuevas cuantías³³. De nuevo, esta materia afecta a la libertad de los Estados miembros en la regulación del régimen de responsabilidad civil aplicable a los daños causados por los vehículos: la STJUE de 14 de septiembre de 2000, *Mendes Ferreira*, señala que, respecto de los siniestros cubiertos por dicha responsabilidad civil, la normativa nacional no puede fijar límites máximos de indemnización inferiores a los importes mínimos del seguro cuando sólo se genere la responsabilidad civil por riesgo, por no mediar culpa del conductor del vehículo que causó el accidente.

La segunda modificación está referida a la revisión de esos importes mínimos. La Directiva 2009/103 establecía posibles períodos transitorios para la elevación (al 11 de diciembre de 2009, la mitad del importe; al 11 de junio de 2012, la totalidad) y la revisión cada cinco años, desde el 11 de junio de 2005 o desde el fin del período transitorio, en función del Índice de precios de consumo europeo. Al actuar sobre fechas distintas, se produjeron disparidades entre los importes mínimos de cobertura en función del Estado miembro, algo a lo que pone fin la nueva Directiva (cdo. 19 y art. 9.2), que introduce una disposición de revisión uniforme: cada cinco años, a partir del 22 de diciembre de 2021, la Comisión actualizará los importes en función del Índice de precios de consumo

³³ El artículo A211-1-3 *Code des Assurances* francés, que contiene una responsabilidad ilimitada para daños corporales, en virtud del *Arrêté du 16 mars 2022 relatif aux plafonds de couverture de l'assurance de responsabilité civile automobile* (JORF n° 67, de 20 de marzo de 2022), ha elevado de 1.000.000 a 1.300.000 € por siniestro la cantidad mínima para la cobertura de los daños a los bienes. En el mismo sentido, en Italia, en virtud del Decreto de 31 de mayo de 2022, el artículo 128 *Codice delle Assicurazioni Private* ha incrementado, desde el 11 de junio de 2022, de 5.000.000 a 6.450.000 € por siniestro la cobertura mínima de los daños a las personas y ha pasado de 1.000.000 a 1.300.000 € por siniestro la de los daños a las cosas.

armonizado. El nuevo artículo 28 *ter* atribuye a la Comisión poderes para adoptar actos delegados, en lo que a esta materia respecta, por tiempo indefinido.

II.4. La modificación del concepto de vehículo de motor

El artículo 1.1 de la Directiva 2009/103 definía el «vehículo» como «todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados». La Directiva 2021/2118 añade previsiones relativas a la velocidad máxima y al peso neto, con lo que el precepto queda así redactado:

«1) “vehículo”:

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

Sin perjuicio de lo dispuesto en las letras a) y b), las sillas de ruedas destinadas exclusivamente a ser utilizadas por personas con discapacidad física no se consideran vehículos en el sentido de la presente Directiva».

La posibilidad de los Estados miembros de excluir cierto tipo de vehículos del seguro obligatorio (art. 5.2 Directiva 2009/103) se mantiene sin cambios en la reforma de 2021, pero se añade una nueva previsión, que declara inaplicable la Directiva a la circulación de vehículos en actividades, pruebas, entrenamientos o competiciones automovilísticas en zonas restringidas, siempre que exista una póliza de seguro o una garantía alternativa para los daños a terceros, aunque no cubra los sufridos por los conductores participantes y sus vehículos (art. 3, párr. 2º). Los Estados miembros no deben aplicar la Directiva a estas actividades exentas «que deben tener lugar en una zona restringida y demarcada de tal manera que se garantice que el tráfico ordinario, el público y cualquier persona no relacionada con la actividad no puedan compartir efectiva o potencialmente el itinerario recorrido» (cdo. 10 Directiva 2021/2118). Esta previsión ya se contiene en el artículo 2.2, a) y en la Disposición Adicional 2ª RSOA, que no consideran estos supuestos hechos de la circulación, pero establecen el deber de suscribir

un seguro especial para dichas pruebas deportivas destinado a cubrir la responsabilidad civil de los conductores intervinientes, por los importes de las coberturas obligatorias legalmente establecidas en la LRCSCVM.

También es novedosa la introducción de un nuevo párrafo en el artículo 28.1 de la Directiva 2009/103, que faculta a los Estados miembros para incluir en el deber de aseguramiento a todo equipo motorizado que circule por tierra, aunque no esté incluido en la definición de vehículo, lo que está directamente relacionado con los supuestos a los que nos referimos en el epígrafe siguiente.

II.4.1. Su repercusión en cuanto a los vehículos de movilidad personal y los vehículos autónomos

El cambio en la definición de vehículo, con la introducción de umbrales y la facultad de los Estados de ampliar el ámbito objetivo del seguro, para que los que no los alcanzan queden comprendidos en el deber de aseguramiento, es la manera con la que el legislador europeo ha querido contentar a todas las partes interesadas, recogiendo los opuestos sentires que se pusieron de manifiesto en la gestación de la Directiva.

Nos referimos al debate acerca de si los vehículos de movilidad personal (VMP) debían o no quedar comprendidos en el deber de aseguramiento. La Propuesta de Directiva de 24 de mayo de 2018³⁴ señalaba que «la evaluación de impacto explica que nuevos tipos de vehículos de motor, como las bicicletas eléctricas, los Segways y los escúteres eléctricos entran ya en el ámbito de aplicación de la Directiva. La circulación de estos nuevos tipos de vehículos eléctricos puede causar accidentes, cuyas víctimas han de ser protegidas y reembolsadas rápidamente». Sin embargo, en virtud del Acuerdo Parlamento Europeo–Consejo de junio 2021, se decidió excluir a los VMP de la Directiva, mediante la introducción en la definición de vehículo de los ya mencionados umbrales de características (velocidad y peso) que, *de facto*, dejan fuera del espectro del seguro obligatorio a estos VMP. Y ello, según los considerandos 3, 4 y 6 de la Directiva 2021/2118, por las siguientes razones: porque estos nuevos vehículos motorizados son más pequeños y, por lo tanto, menos susceptibles de causar daños corporales o materiales significativos, sin que haya pruebas suficientes de que puedan provocar accidentes en los

³⁴ Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de mayo de 2018, 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, COM(2018) 336 final, 2018/0168 (COD).

que haya perjudicados en la misma escala que los que ocasionan otros vehículos, como los automóviles o los camiones³⁵; porque su inclusión en el ámbito de aplicación de la Directiva sería desproporcionada y no tendría perdurabilidad en el tiempo; y porque socavaría la implantación de vehículos más modernos, como las bicicletas eléctricas y desalentaría la innovación. Lo cierto es que, en la consulta pública de la nueva Directiva, una serie de asociaciones representativas del sector de las bicicletas eléctricas abogó por la exclusión propiamente dicha de esos vehículos, alegando que la exigencia de un seguro de responsabilidad civil podría socavar su difusión.

La solución de compromiso adoptada consiste, como decimos, en dejar fuera del concepto a los VMP, sin perjuicio de la posibilidad que tienen los Estados miembros de exigir un seguro de vehículos automóviles, en las condiciones que ellos mismos establezcan, para estos equipos motorizados que no están incluidos en la definición de «vehículo». La Directiva añade que aquellos también son libres de establecer que las víctimas de accidentes causados por cualquier otro equipo motorizado tengan acceso a su organismo de indemnización; y de decidir que, si una persona que reside en su territorio resulta perjudicada en un accidente causado por cualquier otro equipo motorizado en otro Estado miembro en el que no se exija un seguro de vehículos automóviles para dicho equipo, esa persona residente tenga acceso al organismo de indemnización del Estado miembro en el que reside; además, los organismos de indemnización de los Estados miembros deben tener la posibilidad de llegar a un acuerdo mutuo sobre las formas en que cooperarán en este tipo de situaciones (Cdo. 4 Directiva 2021/2118).

En España, a efectos del seguro obligatorio de responsabilidad civil automovilística, tienen la consideración de vehículos a motor aquellos «cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial» (art. 1.1 RSOA). Los VMP, definidos en nuestra legislación como «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», están exceptuados de la consideración de vehículo a motor³⁶ y de la

³⁵ Según el estudio de la FUNDACIÓN MAPFRE, *Patinetes eléctricos, buenas prácticas y últimos datos de siniestralidad*, <https://documentacion.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/es/media/group/1116513.do>, en 2021 fallecieron en España trece personas en siniestros de patinetes eléctricos, más del doble que en años anteriores. Consultado el 15.2.2023.

³⁶ Anexo II.A del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos -en adelante, RGV- (BOE nº 22, de 26 de enero de 1999). Dicho Anexo define el «Vehículo

obligación de obtener autorización administrativa para circular³⁷, por lo que no están comprendidos en el deber de aseguramiento y quedan al margen de la consideración penal³⁸. Ello no obstante, diversos municipios exigen un seguro de responsabilidad civil a las bicicletas eléctricas, de pedaleo asistido y a los VMP³⁹, normas que no cumplen con

a motor» como: «Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías, los vehículos para personas de movilidad reducida, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal». Estas definiciones han sido redactadas por el artículo 2.6 del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico (BOE nº 297, de 11 de noviembre de 2020). Vid. también la Sección I del Manual de características de los vehículos de movilidad personal, aprobado por Resolución de la Dirección General de Tráfico de 12 de enero de 2022 (BOE nº 18, de 21 de enero de 2022).

³⁷ Artículo 22 bis.1 RGV, introducido por el artículo 2.3 del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre.

³⁸ El problema es que los ciclomotores sí que tienen la consideración de vehículo a motor y les afectan los deberes de licencia y de seguro obligatorio y resulta complicado, en la práctica, diferenciarlos de los verdaderos VMP. La STS (Pleno de la Sala de lo Penal) de 10 de febrero de 2022 (RJ 2022\902) señala que, sobre la base de las definiciones, «no se pueden diferenciar los ciclomotores de los VMP, pues en ambos casos tienen dos ruedas, esa propia limitación de velocidad genérica, y un motor de menos de 4 KW de potencia. Es decir, todos los vehículos de dos ruedas con motor y sin pedales, serían considerados como ciclomotores, lo que, evidentemente, no es así. De ahí que esta definición no nos sirve desde el punto de vista penal, una vez que el legislador ha querido dar realidad a unos vehículos, de rango superior a los ciclos con motor (a pedales: bicicletas eléctricas) pero de inferior categoría que los ciclomotores, vehículos éstos a los que exige otras características, como la matriculación o la obtención de licencia para su conducción, exigencias que, hoy por hoy, no son necesarias en el caso de los VMP, si bien debería ser esto objeto de adecuada aclaración, y con la mayor precisión posible, por parte del legislador o por la Administración, mediante norma reglamentaria. En consecuencia, la cuestión reside en definir el VMP, vehículo que está situado entre el ciclo asistido y el ciclomotor, para ello será necesario en los casos dudosos, como aquí ocurre, contar con un dictamen pericial, y a falta de ello, nos obliga a una interpretación *pro reo*». La STS (Sala de lo Penal, Sección I^a) de 23 de junio de 2022 (RJ 2022\3247) señala que los VMP «son una categoría autónoma, definida de forma independiente en el Anexo II RGV y separada de los vehículos a motor (la nueva definición de éstos dada por el RD 970/2020 excluye expresamente del concepto a los VMP como se dijo), ciclomotores, ciclos de motor y bicicletas de pedales con pedaleo asistido, por lo que carecen de consideración penal (otra cosa ocurrirá, como decíamos, con los vehículos mal llamados VMP que, en realidad, no lo son, y que, por tanto, podrían alcanzar la estimación hipotética "mínima" de ciclomotor, al amparo del Reglamento UE en relación con la LSV y RGV). Por ello, no es posible, hoy por hoy, inculpar la conducción de los VMP en las infracciones penales del Capítulo IV del Título XVII del Código Penal, pues no están incluidos en las correlativas fórmulas típicas. Todo ello salvo que se haga un uso fraudulento de estas categorías para camuflar, tras una aparente clasificación VMP, lo que es auténticamente, cuanto menos, un ciclomotor (incluso una motocicleta), intentando burlar de esa forma la reglamentación referida a la exigencia de licencia, que daría lugar al delito objeto de este recurso, y otras normas, como la obligatoriedad del casco o del seguro, de ámbito administrativo, incidiendo -y eso es lo peor- en la seguridad vial, al poner en peligro real la seguridad personal de los demás usuarios de la vía».

³⁹ Hay municipios que establecen el deber de contratación para todos los usuarios de VMP: la Ordenanza municipal reguladora de los vehículos de movilidad personal de Vigo (*Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra*, nº 94, de 18 de mayo de 2022) dispone que los titulares de los VMP que deseen utilizarlos en vías urbanas deberán disponer de un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños a personas o bienes derivados del riesgo creado por su utilización por las vías y espacios públicos de competencia municipal (art. 5). Por el contrario, en otros, tal obligatoriedad se circunscribe a los VMP que se dediquen a actividades económicas: la Ordenanza de Circulación de Vehículos de Movilidad Personal del Ayuntamiento de Cáceres de 16 de mayo de 2019 (*Boletín Oficial de la Provincia de Cáceres*, nº 100, de 28 de mayo de 2019) establece que los titulares de los VPM dedicados a una actividad de explotación económica o al transporte de mercancías, «deberán contratar previamente un seguro de responsabilidad civil que cubra las eventuales responsabilidades que les pueda ser exigible por daños y perjuicios derivados de dicha utilización, y por el importe mínimo previsto reglamentariamente para los vehículos a motor» (art. 6.1), mientras que, para los restantes, el seguro no es obligatorio. Por último, otros ayuntamientos se limitan

la reserva de ley que establece la Disposición Adicional 2ª.2 LOSSEAR. Se debate en la actualidad en España la conveniencia de configurarlo como deber a nivel estatal, ya sea encuadrando a estos vehículos en el ámbito de la legislación del SOA, ya creando para ellos un seguro específico (con niveles de cobertura y contenidos distintos a los del SOA). Personalmente, no somos partidarios de instaurar dos regímenes distintos, sobre todo si se van a crear en su virtud dos categorías de perjudicados, con niveles de protección inferiores para quienes sufran daños por uno de estos VMP.

Sobre esta cuestión, el Documento de Consulta pública previa del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital y del Ministerio de Justicia sobre el Proyecto por el que se modifica la normativa legal y reglamentaria relativa a la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor⁴⁰, considera aconsejable la introducción de una obligación legal de aseguramiento para los VMP y aquellos que cuenten con sistema de pedaleo asistido, «sin perjuicio de que las particularidades de estos vehículos susciten, durante el proceso de tramitación normativa, cuestiones como qué límites mínimos de aseguramiento obligatorio deben ser exigibles en función de riesgo que puedan generar, o en qué medida es preferible articular su aseguramiento sobre la base tradicional del seguro por cada vehículo o sobre la más novedosa del aseguramiento obligatorio de la movilidad personal de los usuarios de estos vehículos» (puntos b.3 y d.3). Y, de forma expresa, solicita comentarios y propuestas en relación con la valoración de si es conveniente o no la regulación de un seguro obligatorio para los VMP y, en caso de serlo, si resulta preferible su regulación dentro del actual SOA o mediante un seguro específico (punto e.2). Además, añade que debe analizarse la posible intervención del CCS en los casos de incumplimiento del deber de aseguramiento de la responsabilidad civil ligada a los VMP o de rechazo de la contratación del citado seguro por las entidades aseguradoras privadas.

Por último, hay que señalar que, aunque no hay en el articulado de la Directiva 2021/2118 ninguna referencia a los vehículos autónomos, es evidente que quedan comprendidos en el concepto de vehículo. Así lo ponía de manifiesto la evaluación de

a recomendar a los usuarios de VMP la contratación de dicho seguro de responsabilidad civil: la Ordenanza Municipal de Tráfico del Ayuntamiento de Illescas de 2 de septiembre de 2021 (*Boletín Oficial de la Provincia de Toledo*, nº 176, de 14 de septiembre de 2021) señala: «l) Será recomendable que los VMP dispongan de un seguro de responsabilidad civil, con cobertura, en caso de accidente, por daños a terceras personas o daños materiales» (art. 38.2).

⁴⁰ <https://www.mjusticia.gob.es/es/AreaTematica/ActividadLegislativa/Documents/Consulta%20pública%20modificación%20normativa%20relativa%20a%20la%20responsabilidad%20civil%20y%20seguro%20en%20veh%3%ADculo.pdf>. Consultado el 15.2.2023.

impacto de la Propuesta de Directiva de 24 de mayo de 2018: «en lo que respecta a futuros avances tecnológicos, la evaluación de impacto explica que la obligación de la Directiva de suscribir un seguro de automóviles obligatorio de responsabilidad civil se aplica también a los vehículos autónomos o semiautónomos, lo que se explica principalmente por la constante necesidad de proteger e indemnizar a las víctimas de accidentes causados por vehículos autónomos que circulan en la UE. Se han producido ya algunos accidentes causados por vehículos autónomos (y semiautónomos), lo que demuestra la necesidad de proteger a los ciudadanos de la UE en caso de accidente». En su lugar, el considerando 39 de la Directiva 2021/2118 manifiesta que la Comisión revisará la Directiva a la luz de la evolución tecnológica, teniendo presente el mayor uso de vehículos autónomos y semiautónomos. Lo que es evidente es que los regímenes de responsabilidad civil nacionales deberán adaptarse a estos nuevos vehículos, en particular, en el caso español, en lo relativo al régimen de responsabilidad subjetiva que contempla para los daños materiales (art. 1.1 LRCSCVM)⁴¹.

II.4.2. La cuestión de los remolques

En relación con los remolques, dos son las dudas principales, estrechamente relacionadas, que se han planteado y sobre las que versan los litigios resueltos por el TJUE y por los tribunales españoles.

La primera es si el remolque es un vehículo de motor y la responsabilidad civil por su circulación debe ser objeto de aseguramiento obligatorio; o si más bien ha de ser considerado como carga del vehículo al que está enganchado, con lo que no habría de contar con un seguro propio. La Directiva 2009/103 conceptuaba como vehículo a «los remolques, incluso no enganchados» (art. 1.1). La Directiva 2021/2118 modifica dicho precepto y establece dentro del concepto de vehículo «b) todo remolque destinado a ser utilizado con uno de los vehículos a que se refiere la letra a), tanto enganchado como no enganchado». Por su parte, la legislación española los nombra de forma expresa entre los vehículos a motor, aunque excluye de la obligación de aseguramiento a los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos (art. 1.1 RSOA); algo que se puede hacer al permitirlo con carácter general el artículo 5 de la Directiva 2009/103. Por lo tanto, necesitan un seguro

⁴¹ Sobre la repercusión de la conducción terrestre automatizada en el seguro, ZORNOZA SOMOLINOS (2021); ARROYO APARICIO (2022: 1-22, versión electrónica [BIB 2022\1160]).

propio, independiente del seguro del vehículo de tracción, los remolques que superen los 750 kg, mientras que los demás remolques estarían cubiertos por el seguro del vehículo al que están enganchados (y, si no lo están, por el seguro del vehículo cuya matrícula ostentan). La STJUE de 10 de junio de 2021, *Van Ameyde*, ha señalado con rotundidad que, tanto un camión-tractor como un remolque o un semirremolque constituyen, individualmente considerados, una categoría autónoma de «vehículo», en el sentido de la Directiva, cuya calificación como tal es independiente de si está o no enganchado a otro, y deben, por consiguiente, y sin perjuicio del ejercicio por el Estado miembro de su estacionamiento habitual de la facultad de establecer excepciones, ser objeto cada uno de un contrato suscrito con una compañía de seguros con el fin de garantizar, dentro de los límites definidos por el Derecho de la Unión, la responsabilidad civil que resulta de su circulación. Y añade que considerar que, cuando un remolque o un semirremolque está enganchado a una cabeza tractora, aquel constituye una cosa transportada por esta cabeza tractora o forma un solo vehículo con ella y pierde así su propia condición de «vehículo» sería inconciliable con el hecho de que la definición del concepto de «vehículo» es independiente del uso que se haga o pueda hacerse del vehículo de que se trate y, por tanto, es contrario a la concepción objetiva de dicho concepto e incompatible con la Directiva. La Directiva 2021/2118 regula los derechos de los perjudicados en accidentes con implicación de remolques en el considerando 30 y en el nuevo artículo 15 *bis*, aunque admite que el Derecho nacional establezca normas que les sean más favorables. Se reconoce al perjudicado una acción directa contra la aseguradora del remolque si éste cuenta con un seguro propio, distinto del de la cabeza tractora, siempre y cuando se den dos condiciones añadidas, que operan simultáneamente: que el remolque pueda ser identificado, pero no el vehículo que lo arrastraba y que el Derecho nacional aplicable obligue al asegurador del remolque a indemnizar. A su vez, el asegurador del remolque que haya indemnizado al perjudicado tendrá derecho de reclamación contra el de la cabeza tractora o contra el organismo de garantía, sobre la base del Derecho nacional. Salvo que el Derecho nacional establezca que corresponde al asegurador del remolque la indemnización íntegra, éste debe informar sin demora al perjudicado de quién es el asegurador de la cabeza tractora; y si, pese a haber realizado esfuerzos razonables no puede hacerlo, le debe informar de cuál es el mecanismo y el organismo de indemnización. Estas normas son confusas porque parece que están regulando los accidentes con implicación de un vehículo articulado en los que el perjudicado es un tercero ajeno a la

cabeza tractora y al remolque. Y que establecen una responsabilidad de primer grado del asegurador de la cabeza tractora, porque la acción directa contra el asegurador del remolque se supedita a la condición de que no pueda ser identificado el vehículo que lo arrastraba y a que el Derecho nacional obligue al asegurador del remolque a indemnizar. Algo que está en contradicción con la consideración de vehículo autónomo que tiene el remolque, según la Directiva y la doctrina del TJUE. Si es posible identificar a ambos, al vehículo tractor y al remolque, y ambos cuentan con seguros diferentes ¿no puede el perjudicado tener acción directa contra ambos? ¿*quid* si hay contribución causal al accidente tanto por el remolque (pensemos en la rotura o fallo de alguna pieza o mecanismo) como por parte del conductor de la cabeza tractora (que, por ejemplo, conducía a velocidad excesiva, por lo que no supo hacerse con el vehículo)? El Derecho español contiene ya una norma que regula estas situaciones: nos referimos al artículo 19.2, párr. 2º RSOA, que establece que, cuando los dos vehículos que hayan intervenido en el accidente sean una cabeza tractora y el remolque o semirremolque a ella enganchado, o dos remolques o semirremolques, y no pudiera determinarse la entidad de las culpas concurrentes (mejor sería decir, de la contribución causal de cada uno) «cada asegurador contribuirá al cumplimiento de dichas obligaciones de conformidad con lo pactado en los acuerdos entre aseguradoras o, en su defecto, en proporción a la cuantía de la prima anual de riesgo que corresponda a cada vehículo designado en la póliza de seguro suscrita»⁴².

La segunda pregunta es si pueden el titular del remolque o el propietario de la carga transportada en él ser considerados perjudicados en caso de un accidente causado por el conductor de la cabeza tractora, cuando ésta y el remolque pertenecen a sujetos distintos. La Directiva 2021/2118 no da respuesta a esta cuestión, como tampoco lo hacía la Directiva reformada. Los Tribunales españoles han sostenido tesis divergentes: por un lado, la teoría de la «unidad funcional» existente entre la cabeza tractora y el remolque, la consideración de éste como carga, como cosa transportada por la cabeza tractora y la exclusión de los daños del remolque y/o de lo transportado en él de la cobertura del seguro de responsabilidad civil de la cabeza tractora, pues éste no cubre los daños propios⁴³. En el lado opuesto, se sitúan las sentencias que niegan la consideración del remolque como carga porque es un vehículo conceptuado como tal por el Ordenamiento jurídico, objeto

⁴² En la práctica española, las aseguradoras se suelen repartir los daños con una fórmula 70/30, correspondiendo el 70 al seguro de la cabeza tractora y el 30 a la aseguradora del remolque.

⁴³ Entre otras, SAP de Burgos (Sección 3ª) de 11 de abril de 2006 (JUR 2006\131652) y SAP de Cáceres (Sección 1ª) de 6 de mayo de 2015 (JUR 2015\138253).

de aseguramiento obligatorio diferente y transportado por el tractor y porque se excluye de la cobertura del seguro obligatorio las cosas «en él» transportadas, no «por él» transportadas, es decir, a las cosas situadas en el mismo vehículo, no en un remolque ni al remolque en sí (art. 5.2 LRCSCVM)⁴⁴. Sobre esta cuestión se ha pronunciado el TJUE en relación con un litigio suscitado en España entre la aseguradora de la responsabilidad civil del camión-tractor y la aseguradora de los daños propios del remolque, daños que fueron causados por el conductor del camión tractor que lo arrastraba, sin implicación de otros vehículos. La aseguradora del remolque indemnizó al arrendatario financiero, que había suscrito una póliza de daños propios y, acto seguido, ejercitando el derecho de subrogación, reclamó contra la aseguradora de la responsabilidad civil del camión tractor. La Sentencia del Juzgado de 1ª Instancia de La Palma del Condado de 14 de julio de 2016 desestimó la demanda, al considerar al remolque como cosa transportada; en apelación, la SAP de Huelva de 22 de diciembre de 2021 estimó la demanda; y, recurrida en casación ante el Tribunal Supremo, planteó éste una cuestión prejudicial, resuelta por la ya citada STJUE de 10 de junio de 2021, *Van Ameyde*, que, además de afirmar la condición de vehículo autónomo y no de carga del remolque, sostiene que la Directiva 2009/103 no se opone a una interpretación de la normativa nacional que excluya de la cobertura y, por tanto, de la indemnización por el seguro obligatorio, a los daños materiales causados por un camión-tractor al semirremolque enganchado a él cuando tuvo lugar el accidente. Sobre la base de esta Sentencia del TJUE, fija doctrina la STS de 7 de octubre de 2021: «El artículo 5.2 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor debe interpretarse en el sentido de que, en los casos de accidente de tráfico de un vehículo articulado debido a la culpa del conductor del camión-tractor, el seguro obligatorio de este no cubre los daños del semirremolque enganchado a él», porque «el semirremolque se asimila a las “cosas transportadas” en el camión-tractor asegurado»; en definitiva, «al carecer los camiones-tractores de capacidad o aptitud propia para transportar “cosas”, tanto el semirremolque, carente a su vez de tracción propia o independiente, como su carga, ha de considerarse, en casos como el presente, “cosas en él transportadas” a los efectos de la exclusión prevista en el artículo 5.2 LRCSCVM»⁴⁵.

⁴⁴ SAP de Valencia (Sección 11ª) de 31 de marzo de 2016 (JUR 2016\151830) y SAP de Huelva (Sección 2ª) de 22 de diciembre de 2021 (JUR 2017\59733).

⁴⁵ STS (Pleno de la Sala de lo Civil) de 7 de octubre de 2021 (RJ 2021\4490). Sobre esta sentencia y temática, MAYOR CIVIT (2021: 711-764). Las SSTS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) de 28 de febrero de 2022 (RJ 2022\1098), de 25 de abril de 2022 (RJ 2022\2122) y de 12 de septiembre de 2022 (JUR 2022\305147) reiteran dicha doctrina.

Como se puede apreciar, este argumento afirma justo lo contrario de lo manifestado por la STJUE *Van Ameyde*. En nuestra opinión, si el remolque es un vehículo autónomo y no carga, no entendemos por qué sobre su titular pesa el deber de aseguramiento y la posibilidad de ser declarado responsable de daños a terceros, pero se le excluye de la condición de perjudicado cuando es su vehículo el que los sufre, causados por un responsable que está asegurado.

II.4. La introducción del concepto de circulación del vehículo

No se trata de una simple reforma, sino de una verdadera novedad, ya que las Directivas codificadas por la Directiva 2009/103, aunque mencionaban en su título y en su articulado la «circulación de vehículos», no la definían, cosa que ahora hace el artículo 1 *bis*): «utilización de un vehículo que sea conforme con la función del vehículo como medio de transporte en el momento del accidente, con independencia de las características de este, del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil y de si está parado o en movimiento».

Esta definición recoge en síntesis la doctrina del TJUE, que ha ido perfilando el concepto al resolver las dudas (principalmente planteadas en relación con vehículos militares o aquellos que se dedican a determinadas tareas, como labores agrícolas, o industriales)⁴⁶ y poner límites a la legislación y la jurisprudencia nacionales. Así, la STJUE de 4 de septiembre de 2014, *Vnuk*⁴⁷, señala que, en el concepto de «circulación de vehículos», se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual del mismo, y queda comprendida en él la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque de ese tractor. La STJUE de 28 de noviembre

⁴⁶ Sobre la rica casuística relacionada con el concepto de hecho de la circulación, BADILLO ARIAS (2016).

⁴⁷ STJUE (Sala Tercera) de 4 de septiembre de 2014, asunto C-162/13, Damijan Vnuk contra Zavarovalnica Triglav d.d., petición de decisión prejudicial de Vrhovno sodišče (Eslovenia) (ECLI:EU:C:2014:2146). Se trataba del accidente causado por un tractor dotado de remolque, cuando, durante la colocación de pacas de heno en una era, al maniobrar marcha atrás para situar el remolque en el patio de la granja, derribó la escalera en la que estaba subido el Sr. Vnuk, lo que provocó la caída de éste, quien demandó a la compañía de seguros con la que el propietario del tractor había celebrado un contrato de seguro obligatorio. El asegurador sostuvo que la póliza de seguro obligatorio de circulación de automóviles cubre el perjuicio causado por la utilización de un tractor como medio de transporte, pero no el ocasionado por la utilización de un tractor como maquinaria de trabajo o como medio de remolque; mientras que, para el perjudicado, el concepto de «utilización de un vehículo en la circulación» no puede limitarse a la circulación en las vías públicas y, además, en el momento del hecho dañoso, el conjunto formado por el tractor y su remolque constituían ciertamente un vehículo que circulaba y se trataba de la parte final del trayecto. El Tribunal nacional planteó si el concepto de «circulación de vehículos», a los efectos del artículo 3.1 de la Directiva, debía interpretarse en el sentido de que no incluye las circunstancias del caso de autos, puesto que estos hechos no tuvieron lugar en el ámbito de la circulación vial.

de 2017, *Rodrigues de Andrade*⁴⁸, manifiesta que el hecho de que el vehículo que haya intervenido en un accidente estuviera inmovilizado en el momento en que se produjo no excluye, por sí solo, que el uso del vehículo pueda estar comprendido en su función de medio de transporte y, en consecuencia, en el concepto de «circulación de vehículos», y tampoco es determinante a estos efectos que el motor estuviera o no en marcha. Y señala que la definición de vehículo no depende del uso que se haga o pueda hacerse del mismo, por lo que el hecho de que un tractor pueda, en determinadas circunstancias, ser utilizado como maquinaria agrícola es irrelevante a efectos de la constatación de que responde al concepto de «vehículo». Sin embargo, cuando se trata de vehículos que, además de su uso habitual como medio de transporte, están destinados a utilizarse en determinadas circunstancias como maquinaria de trabajo, debe determinarse si, cuando intervienen en la producción de un accidente, se utilizan principalmente como medio de transporte (uso que puede quedar comprendido en el concepto de «circulación de vehículos»), o como maquinaria de trabajo (en cuyo caso, el uso no se incluye en él)⁴⁹. Por su parte, la STJUE de 15 de noviembre de 2018, *BTA Baltic Insurance Company*⁵⁰, considera que la acción de abrir la puerta de un vehículo constituye una utilización que es conforme con su función de medio de transporte, en la medida en que permite la subida y bajada de personas o la carga y descarga de bienes que se van a transportar o que acaban de ser transportados. Y esta conclusión no resulta afectada por la circunstancia de que, en el momento del accidente, los vehículos estuvieran inmovilizados y se hallaran en un aparcamiento, puesto que el alcance del concepto de «circulación de vehículos» no depende de las características del terreno en el que se utilice el automóvil. Y es irrelevante el hecho de que el daño no derive de la conducción, sino de otras utilizaciones o de las realizadas por personas distintas del conductor, y se incluye en el mencionado concepto una situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al

⁴⁸ STJUE (Gran Sala) de 28 de noviembre de 2017, asunto C-514/16, Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade, Fausto da Silva Rodrigues de Andrade y José Manuel Proença Salvador, Crédito Agrícola Seguros, Companhia de Seguros de Ramos Reais, S.A., Jorge Oliveira Pinto, petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal da Relação de Guimarães (Portugal) (ECLI:EU:C:2017:908).

⁴⁹ Para el Tribunal, no está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» una situación en la que un tractor agrícola que ha intervenido en un accidente tiene por función principal, en el momento de producirse éste, no su uso como medio de transporte, sino la generación, como maquinaria de trabajo, de la fuerza motriz necesaria para accionar la bomba de una pulverizadora de herbicida.

⁵⁰ STJUE (Sala Sexta) de 15 de noviembre de 2018, asunto C-648/1, BTA Baltic Insurance Company AS, anteriormente Balcia Insurance SE, y Baltijas Apdrošināšanas Nams AS, petición de decisión prejudicial planteada por la Augstākā tiesa (Tribunal Supremo, Letonia) (ECLI:EU:C:2018:917). Se trataba de un accidente que implicaba a dos vehículos estacionados en un aparcamiento en el que el daño material es causado por un pasajero del vehículo adyacente que abre la puerta de éste y daña al otro vehículo.

abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado. Para la STJUE de 20 de junio de 2019, *Línea Directa*⁵¹, el estacionamiento y el período de inmovilización del vehículo son estadios naturales y necesarios que forman parte de su utilización como medio de transporte, con independencia de la duración de dicho estacionamiento, por lo que, al margen de qué pieza del vehículo fue la que provocó el hecho dañoso y sin que haya que determinar las funciones que esta pieza desempeña, los daños que cause en dicha situación están comprendidos en el concepto de «circulación de vehículos». Por último, la STJUE de 20 de diciembre de 2017, *Núñez Torreiro*⁵², declara que los vehículos automóviles, independientemente de sus características, están destinados a un uso habitual como medios de transporte, por lo que está incluido en el concepto de «circulación de vehículos» todo empleo como medio de transporte, algo que no depende de las características del terreno en el que se utilice. El Tribunal añade que la Directiva 2009/103 «se opone a una normativa nacional, como la controvertida en el litigio principal, que permite excluir de la cobertura del seguro obligatorio los daños producidos con ocasión de la conducción de vehículos automóviles por vías y terrenos no “aptos para la circulación”, salvo aquellos que, sin tener tal aptitud, sean no obstante “de uso común”». Esta redacción se corresponde con el artículo 2.1 RSOA, que, aunque no ha sido modificado para alinearlo con esta doctrina auténtica de la Directiva, debe ser interpretado conforme a la misma.

II.5. Los daños dolosos

La exclusión de la cobertura del seguro de responsabilidad civil de los daños causados intencionadamente por el asegurado y su oponibilidad al perjudicado que ejercita la acción directa es uno de los asuntos más debatidos y lo es, de manera destacada, en el seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor. Ciertamente, la inasegurabilidad del dolo es, se puede decir, una norma de orden público del seguro, pues

⁵¹ STJUE (Sala Segunda) de 20 de junio de 2019, asunto C-100/18, *Línea Directa Aseguradora, S.A. y Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros*, petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal Supremo (España) (ECLI:EU:C:2019:517). Se enjuiciaba el daño material causado en un inmueble por el incendio que se originó en el circuito eléctrico de un coche asegurado con *Línea Directa* que llevaba más de 24 horas parado, estacionado en un garaje privado de dicho inmueble.

⁵² STJUE (Sala Sexta) de 20 de diciembre de 2017, asunto C-334/16, *José Luis Núñez Torreiro y AIG Europe Limited, Sucursal en España, anteriormente Chartis Europe Limited, Sucursal en España, Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa)*, petición de decisión prejudicial planteada por la Audiencia Provincial de Albacete (España) (ECLI:EU:C:2017:1007). Se trataba de un accidente ocurrido en un campo de maniobras militares cuando el vehículo de ruedas militar todoterreno en el que viajaba como pasajero el reclamante volcó en una zona que no estaba destinada a vehículos de ruedas, sino a vehículos de cadena.

la afirmación contraria va en contra de su naturaleza de contrato aleatorio (art. 19 LCS). No es menos cierto que no todas las excepciones ni todas las cláusulas de exclusión de la cobertura son oponibles al tercero perjudicado, inoponibilidad que es una manifestación de la configuración del seguro de responsabilidad civil como instrumento de protección de la víctima, más que del propio asegurado, algo que está en la base de la imposición del deber de contratación en los llamados seguros obligatorios. La inoponibilidad de excepciones no es consustancial a la acción directa, es un añadido con el que el legislador pretende reforzar la posición jurídica y la protección del perjudicado. Además, la misma excepción, oponible en el marco de un seguro voluntario, puede ser inoponible en el marco del seguro obligatorio, como ocurre con la franquicia o descubierto obligatorio⁵³. A mayor abundamiento, hay seguros obligatorios en los que el legislador consagra de forma expresa la oponibilidad del dolo, como ocurre en el ámbito del Derecho marítimo⁵⁴; y otros en los que simplemente se menciona el dolo entre las causas de repetición del asegurador⁵⁵.

Precisamente, en el ámbito del seguro obligatorio que nos ocupa en este trabajo, este tema ha sido objeto de todas las interpretaciones posibles por los tribunales, Tribunal Supremo incluido, incluso después de que se estableciera en el artículo 1.6 LRCSCVM y en el correlativo artículo 2.3 RSOA la norma que niega la consideración de hechos de la circulación a «los derivados de la utilización del vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes», con la matización añadida en este último de que «(E)n todo caso sí será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial, incluido el supuesto previsto en

⁵³ Es inoponible por disposición del artículo 6, párr. 4º LRCSCVM; y también por el artículo 51 del Reglamento sobre Cobertura Riesgos Nucleares, aprobado por Real Decreto 2177/1967, de 22 de julio (BOE nº 223, de 18 de septiembre de 1967).

⁵⁴ Artículos 300 y 389 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (BOE nº 180, de 25 de julio de 2014), reguladores, respectivamente, del seguro obligatorio de responsabilidad civil por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros y del seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños por contaminación de las costas y aguas navegables. Artículo 7.10 del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS, 2001), hecho en Londres el 23 de marzo de 2001 (BOE nº 43, de 19 de febrero de 2008). Artículo VII.8 Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el 29 de noviembre de 1969 (BOE nº 58, de 8 de marzo de 1976), enmendado por el Protocolo de Londres de 27 de noviembre de 1992 (BOE nº 255, de 20 de septiembre de 1995).

⁵⁵ Artículos 76 LCS y 10 LRCSCVM. Sobre esta debatida cuestión, YZQUIERDO TOLSADA (2022: 5-48 y la bibliografía citada).

el artículo 382 de dicho Código Penal»⁵⁶. Y la cuestión dista de estar resuelta, teniendo en cuenta que en el origen de estas conductas puede haber motivaciones tan diferentes como un suicidio, un acto terrorista⁵⁷ o el dolo directo en delitos diferentes (un asesinato, un homicidio, lesiones o daños)⁵⁸.

Cuando se planteó la cuestión prejudicial que está en el origen de la antes citada STJUE *Núñez Torreiro*, pensamos que la solución de esta controversia podía venir del Tribunal europeo, a la vista de la tercera pregunta planteada por la Audiencia Provincial de Albacete: «Si, del mismo modo, puede excluirse como «hecho de la circulación» actividades determinadas del vehículo relacionadas con su finalidad (como pudiera ser su uso deportivo, industrial o agrícola) o relacionadas con la intención del conductor (como pudiera ser la comisión de un delito doloso con el vehículo)». Sin embargo, la STJUE de 20 de diciembre de 2017 eludió pronunciarse, cuando sentenció: «el litigio principal no se refiere al uso de ese vehículo en el marco de actividades deportivas, industriales o agrícolas, en puertos o aeropuertos o para la comisión de un delito doloso. En estas circunstancias, es manifiesto que la interpretación del artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 solicitada mediante la tercera cuestión prejudicial carece de cualquier

⁵⁶ Cambio procedente del artículo 71 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social (*BOE* n° 58, de 8 de marzo de 1976), que modificó el artículo 4.1 del texto refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor, aprobado por Decreto 632/1968, de 21 de marzo (*BOE* n° 85, de 8 de abril de 1968).

⁵⁷ La reparación de algunos de estos daños o un régimen de ayudas públicas se contemplan en la Ley 29/2011, de Reconocimiento y Protección Integral a las Víctimas del Terrorismo (*BOE* n° 229, de 23 de septiembre de 2011), en la Ley 35/1995, de 11 de diciembre, de ayudas y asistencia a las víctimas de delitos violentos y contra la libertad sexual (*BOE* n° 296, de 12 de diciembre de 1995) y en leyes autonómicas.

⁵⁸ El resumen de esta evolución lo podemos cifrar en cuatro etapas, como ejemplo de las cuales citamos algunas de las muchas sentencias existentes. La primera, estuvo marcada por las discrepancias en la Sala de lo Penal (el dolo es oponible al perjudicado: STS de 10 de julio de 1995, RJ 1995\5438; el dolo es inoponible al perjudicado: STS de 24 de octubre de 1997, RJ 1997\7768). En un segundo momento, en el seno de dicha Sala, se decide la inoponibilidad, por Acuerdos en Junta General de 14 de diciembre de 1994 y de 6 de marzo de 1997 (interpretación aplicada, entre otras muchas, tanto antes -STS de 29 de mayo de 1997, RJ 1997\3637- como después de la reforma de la legislación del seguro obligatorio de responsabilidad civil automovilística del año 2000 -STS de 21 de marzo de 2007, RJ 2007\2125). En una tercera etapa, se decide la oponibilidad del dolo directo en el ámbito del seguro obligatorio, por Acuerdo n° 1/2007 de la Sala General de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo de 24 de abril de 2007 (JUR 2007\130518), criterio que aplica, entre otras, la STS de 8 de mayo de 2007 (RJ 2007\2873). Sin embargo, simultáneamente, se sostuvo la inoponibilidad del dolo eventual en el ámbito del SOA (tironeros, kamicaces, daños causados por el ladrón del vehículo al propietario, a la policía o a terceros durante la huida, o a terceros en el curso de la actuación dolosa contra determinados sujetos y la preterintencionalidad), como en la STS de 27 de septiembre de 2006 (RJ 2006\8360). En una cuarta etapa, se sostiene la oponibilidad en el ámbito del seguro obligatorio y la inoponibilidad en el marco del seguro voluntario (STS de 20 de marzo de 2013, RJ 2013\8070) e incluso se afirma que, aunque se haya empleado el automóvil como un instrumento de la ejecución de un hecho doloso, «ello no excluye, necesariamente, la posibilidad de considerar su utilización como un hecho de la circulación» (STS de 26 de mayo de 2020, RJ 2020\1501).

relación con la realidad o con el objeto del litigio principal y, en consecuencia, que esta cuestión prejudicial es inadmisibile».

La respuesta, en el ámbito del seguro obligatorio, podría haberla proporcionado la Directiva 2021/2118. El Parlamento Europeo incorporó dos enmiendas -un nuevo considerando y una mención expresa en el articulado- para que la utilización de un vehículo como arma para cometer un acto violento o terrorista fuera cubierta por el organismo de garantía⁵⁹. Esto suponía incluirlos dentro del ámbito de cobertura de la Directiva, algo sobre lo que se pronunciaron en contra los aseguradores españoles y europeos (el *Insurance Europe*). El 21 de octubre de 2021, el Parlamento Europeo sustituyó las anteriores enmiendas por el texto que ha pasado como considerando 9 a la Directiva aprobada, en el que se reconoce que algunos Estados miembros (como es el caso del nuestro) tienen en su legislación disposiciones relativas a la utilización de vehículos como medio para causar deliberadamente daños corporales o materiales y que excluyen tales daños del seguro obligatorio o bien permiten a la aseguradora reclamar al responsable de la lesión o de los daños el importe de la indemnización del seguro abonada al perjudicado. Ese considerando no se queda en una simple constatación de la realidad jurídica existente, sino que el legislador europeo va un paso más allá, al afirmar que, para no reducir la protección conferida por la Directiva 2009/103, «solo deben autorizarse tales prácticas jurídicas si un Estado miembro garantiza que, en tales casos, los perjudicados sean indemnizados por esos daños de la manera más similar posible a cómo se les indemnizaría en virtud de la Directiva 2009/103/CE. A menos que el Estado miembro haya previsto tal mecanismo o garantía alternativa de indemnización, garantizando la indemnización de los perjudicados por tales daños de la manera más similar posible a cómo se les indemnizaría en virtud de la Directiva 2009/103/CE, dichos daños deben quedar cubiertos de conformidad con dicha Directiva». Sin embargo, de manera

⁵⁹ DOUE n° C 449, de 23 de diciembre de 2020. La enmienda 20, con este texto: «Cdo. 13 bis) Para promover un enfoque coherente para los perjudicados como consecuencia de incidentes en los que se utilice un vehículo de motor como arma para cometer un delito violento o un acto terrorista, los Estados miembros deben garantizar que sus organismos de indemnización, creados o autorizados de conformidad con el artículo 10 de la Directiva 2009/103/CE, gestionen todas las reclamaciones derivadas de tales actos». Y la enmienda 33, relativa al artículo 1.1 de la Propuesta de Directiva (correspondiente al artículo 10.1 de la Directiva 2009/103), al que proponía añadir un nuevo punto (3 bis): *En el artículo 10, el párrafo primero del apartado 1 se sustituye por el texto siguiente: «Cada Estado miembro creará o autorizará un organismo que tendrá por misión indemnizar, al menos hasta los límites de la obligación del aseguramiento a que se refiere el artículo 9, apartado 1, o hasta los límites de garantía que fije el Estado miembro, de ser estos superiores, los daños materiales o corporales causados por un vehículo no identificado o por el cual no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento mencionada en el artículo 3, en particular en relación con los incidentes en los que se utilice un vehículo de motor como arma para cometer un delito violento o un acto terrorista».*

sorprendente, la Directiva finalmente aprobada, tras el Acuerdo alcanzado entre el Parlamento Europeo y el Consejo, sólo recoge el mencionado considerando y no así la parte dispositiva, al no haberse modificado el artículo 10.1, párrafo 1º de la Directiva 2009/103 en el sentido propuesto por el Parlamento⁶⁰. La Guía práctica común del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión para la redacción de textos legislativos de la Unión Europea de 8 de julio de 2016⁶¹ señala que «debe prescindirse de considerandos que únicamente enuncien la conveniencia de adoptar disposiciones, sin indicar las razones que las justifican» (punto 10.5.2), aunque ello que no se corresponde con la literalidad del considerando que nos ocupa. Y manifiesta que debe «excluirse todo considerando que no presente interés para la justificación de la parte dispositiva, aunque con algunas excepciones» (punto 10.7). Sólo en caso de estar ante una de esas excepciones, el contenido del considerando podría tener trascendencia jurídica plena y a dicha previsión, que consideramos acertada⁶², debería adaptarse no sólo la legislación, sino también la doctrina de los tribunales españoles. Dada la general falta de valor normativo de los considerandos que no se sustentan en una parte dispositiva y ante la incertidumbre de si estamos ante una de las excepciones insinuadas por la Guía, parece que no existirá tal obligación y el considerando en este caso, pese a su redacción, pasaría a ser una simple sugerencia de una futura actuación normativa⁶³.

II.6. La protección de los perjudicados en caso de insolvencia de la aseguradora

Se plasma en la nueva Directiva una preocupación de las instituciones europeas que ya había sido objeto de regulación en países como el nuestro: la indemnización de los perjudicados como consecuencia de accidentes en caso de insolvencia de la entidad aseguradora del vehículo causante. A ella se refieren los considerandos 2 y 21 a 28, así como los nuevos artículos 10 *bis* y 25 *bis*, reguladores, respectivamente, de la protección

⁶⁰ *Position of the European Parliament adopted at first reading on 21 October 2021 with a view to the adoption of Directive (EU) 2021/... of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/103/EC relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability* (EP-PE_TC1-COD(2018)0168).

⁶¹ *Guía práctica común del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión para la redacción de textos legislativos de la Unión Europea*, Oficina de Publicaciones, 2016, <https://data.europa.eu/doi/10.2880/82280>.

⁶² MORILLAS JARILLO (1993: 12-21).

⁶³ MARSON y FERRIS (2022:788) no se plantean las consecuencias de la falta de apoyo normativo del considerando, cuando afirman: «*Member States may allow insurers to exclude insurance coverage for motor vehicles used as a means of deliberate causing personal injury or damage to property, if there is in place a system, such as the national compensatory body, to accept responsibility for the payment of damages*».

de los perjudicados en accidentes que se hayan producido en su Estado miembro de residencia o en un Estado miembro que no sea su Estado miembro de residencia, en caso de insolvencia de la entidad aseguradora del responsable. Se trata de los dos únicos preceptos que, como hemos señalado, tienen una entrada en vigor anterior al resto de la Directiva, el 23 de junio de 2023, buena muestra del interés por adelantar la efectividad de estas importantes normas de protección de los perjudicados.

Por un lado, se establece la obligación de los Estados miembros de contar con un organismo de indemnización (nuevo o ya existente con funciones previas) encargado de la reparación de los daños corporales y materiales, al menos hasta los límites de aseguramiento obligatorio, a los perjudicados que residan en su territorio causados por un vehículo cuya entidad aseguradora esté en quiebra o en liquidación. Si los Estados miembros crean o autorizan a más de un organismo de indemnización, deben garantizar que los perjudicados tengan información sobre las formas de solicitar la indemnización, para comprender fácilmente a qué organismo deben dirigirse. Este organismo debe disponer de fondos suficientes para cumplir con esa función de indemnización; pero, si el Estado exige contribuciones financieras a las aseguradoras que operen en el ramo, sólo podrán ser aplicadas a las autorizadas por él.

Por otro, se reconocen derechos y se imponen deberes a dichos organismos de indemnización: deben ser competentes en todas las fases del procedimiento para solicitar información a los demás organismos, autoridades y partes interesadas en la Unión, para informar, ser informados y cooperar con ellos. Se les reconoce derecho de reembolso contra el organismo del Estado de origen de la aseguradora insolvente, así como derecho de subrogación contra el causante del daño (en la medida en la que su responsabilidad no estuviera cubierta por la aseguradora insolvente) y contra la aseguradora insolvente (en el supuesto de que el organismo del Estado de residencia haya indemnizado al perjudicado y no haya sido reembolsado por el organismo del Estado de origen de la aseguradora insolvente). El organismo del Estado miembro de origen de la entidad aseguradora debe informar a sus homólogos del inicio del procedimiento de quiebra o liquidación, así como abonar el reembolso solicitado en el plazo máximo de seis meses o el plazo pactado con el organismo que haya indemnizado.

Además, se reconoce al perjudicado acción directa para reclamar al organismo del Estado miembro en el que resida, aunque el accidente haya ocurrido en otro Estado, organismo que debe presentarle en el plazo de tres meses una oferta motivada (si es

responsable y se ha cuantificado el daño) o una respuesta motivada (si considera que no es responsable, que no se ha determinado la responsabilidad o no se ha cuantificado el daño) y proceder al abono de la indemnización sin demora o en el plazo máximo de tres meses a partir de la aceptación por el perjudicado de la oferta motivada. Los Estados miembros no podrán autorizar al organismo de garantía a supeditar el pago de la indemnización a requisitos distintos de los establecidos en la Directiva, en particular, a la obligación de que el perjudicado demuestre que la persona física o jurídica responsable no puede pagar o se niega a hacerlo.

Por último, se impone el deber de cooperación entre los organismos de indemnización, que deben alcanzar un acuerdo antes del 23 de diciembre de 2023, y si no se logra, la Comisión actuará por delegación estableciendo las tareas y obligaciones procedimentales en relación con el reembolso (el nuevo art. 28 *ter* regula el ejercicio de la delegación). La Comisión también llevará a cabo el seguimiento y presentará un informe sobre la cooperación, el funcionamiento y la financiación de estos organismos de indemnización, que puede ir acompañado de una propuesta legislativa.

España es uno de los países en los que la protección de los perjudicados en accidentes de circulación en los casos en los que la entidad aseguradora es insolvente ya se había plasmado en normas. Se encomienda al CCS la indemnización de las víctimas de accidentes causados por vehículos asegurados con entidades aseguradoras insolventes: aquellas declaradas judicialmente en concurso de acreedores o que, habiendo sido disueltas y encontrándose en situación de insolvencia, estuvieran sujetas a un procedimiento de liquidación intervenida o ésta hubiera sido asumida por el propio CCS [arts. 11.1, e) LRCSCVM y 11.3 ECCS].

Sin embargo, dichos preceptos no se acomodan plenamente al nuevo régimen instaurado por los arts. 10 *bis* y 25 *bis* de la Directiva. En primer lugar, porque imponen al CCS la obligación de indemnizar los daños a las personas y en los bienes cuando se encuentre en dicha situación la *entidad española aseguradora del vehículo con estacionamiento habitual en España*. Y, como hemos visto, la Directiva establece la necesidad de indemnizar a los perjudicados *con residencia en España*, con independencia de la nacionalidad de la aseguradora, del lugar de estacionamiento del vehículo y del lugar del accidente. En segundo lugar, porque la ley española atribuye acción directa al perjudicado contra el CCS «en los casos señalados en este artículo» (art. 11.3 LRCSCVM) y el Reglamento (art. 20.1 RSOA) la reconoce en los casos de los apartados a) y b) del

artículo 11.1, esto es, respecto de los siniestros ocurridos en España causados por vehículos desconocidos; los daños causados por vehículos con estacionamiento habitual en España no asegurados; y los daños producidos en España por vehículos con estacionamiento en países no firmantes del Acuerdo entre Oficinas Nacionales de Seguros y causados a perjudicados residentes aquí. Por el contrario, la Directiva consagra la acción directa del perjudicado contra el organismo de indemnización del Estado en el que resida en el supuesto de que la aseguradora del vehículo causante sea insolvente, con independencia del lugar del accidente, del lugar de estacionamiento del vehículo y de la nacionalidad de la aseguradora. En la misma línea, las actuales obligaciones del CCS en relación con los perjudicados relativas a la oferta o respuesta motivada sólo las menciona nuestra legislación en relación con las actuales funciones del CCS (art. 13 LRCSCVM; art. 18 RSOA), mientras que la Directiva establece de forma detallada esta obligación en relación con aseguradoras insolventes y perjudicados residentes en España. En cuanto al reembolso, la obligación del CCS de reintegrar lo abonado por los organismos de indemnización de otros Estados a los perjudicados se circunscribe en nuestra legislación vigente a vehículos causantes del accidente con estacionamiento habitual en España o con estacionamiento habitual en terceros países adheridos al Sistema del Certificado Internacional del Seguro, en caso de que no pueda identificarse a la entidad aseguradora; y a accidentes ocurridos en España, en el caso de que no pueda identificarse al vehículo causante [art. 11, f) LRCSCVM; art. 20 RSOA]. Por el contrario, la Directiva establece la necesidad de reembolsar al organismo de indemnización del Estado de residencia del perjudicado cuando la aseguradora insolvente haya sido autorizada por España, con independencia del lugar del accidente y del lugar del estacionamiento habitual del vehículo. Por último, el derecho de reembolso del CCS frente al organismo de indemnización del Estado de origen de la aseguradora y contra la aseguradora insolvente o el causante del accidente no lo contempla nuestra legislación en caso de insolvencia de la aseguradora del vehículo causante. El Documento de Consulta Pública antes mencionado sólo señala la necesidad de adecuar las funciones del CCS, extendiéndolas «a los casos de insolvencia de las aseguradoras de la responsabilidad civil obligatoria de automóviles cuando son de nacionalidad extranjera y operan en España en régimen de derecho de establecimiento o de libre prestación de servicios».

III. OTRAS NORMAS Y UN POSIBLE TEMA FUTURO

III.1. Los controles del seguro y la protección de datos

El control de la existencia del seguro en las fronteras ha sido visto como un obstáculo a la libre circulación de personas, de ahí la tradicional preocupación de las instituciones europeas, presente en incluso en el título de la Primera Directiva.

La Directiva 2021/2118 reitera la prohibición general de efectuar controles del seguro tanto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en otro Estado miembro, cuanto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en un tercer país y que entren en el territorio desde el de otro Estado miembro (con excepciones, si se cumplen ciertos requisitos); y sigue permitiendo efectuar controles al resto de vehículos extranjeros. En cuanto a las excepciones a la prohibición, en su redacción original, el artículo 4 de la Directiva 2009/103 admitía controles no sistemáticos del seguro siempre que no fueran discriminatorios y que se efectuasen como parte de un control no dirigido exclusivamente a la comprobación del seguro. Por su parte, la nueva norma europea autoriza excepciones a la prohibición de control del seguro si cumplen estos requisitos: que no sean discriminatorios; que sean necesarios y proporcionados; que se efectúen como parte de un control que no vaya dirigido exclusivamente a la comprobación del seguro; que formen parte de un sistema general de controles que se realicen asimismo con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio del Estado miembro que realiza los controles; y que no requieran la detención del vehículo. En cuanto a esto último, se señala que los nuevos avances tecnológicos de reconocimiento automático de matrículas permiten comprobar el seguro de los vehículos sin detenerlos y, por tanto, sin interferir con la libre circulación de personas (cdo. 16). Este condicionante nos parece tan bien intencionado como contradictorio con los anteriores: si sólo cabe realizar controles del seguro en el marco de los efectuados con otras finalidades (control de alcoholemia o de drogas, prevención o persecución de delitos, por ejemplo), no alcanzamos a comprender cómo va a ser posible lograr esos objetivos sin la detención del vehículo.

La legislación española vigente admite controles a vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro del EEE y a vehículos que, teniendo su estacionamiento habitual en un tercer país, entren en España desde otro Estado miembro, siempre que sean no sistemáticos, no discriminatorios y que se efectúen como parte de un control que no vaya dirigido exclusivamente a la comprobación del seguro (art. 2.4 LRCSCVM). Sin embargo, permite realizar controles a los vehículos extranjeros de países no miembros del EEE que no estén adheridos al Acuerdo entre las oficinas

nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados a Sistema del Certificado Internacional de Seguro y que pretendan acceder al territorio nacional, autoriza a las autoridades aduaneras españolas que les exijan la suscripción de un seguro obligatorio que reúna, al menos, las condiciones y garantías establecidas en la legislación española y, en su defecto, obliga a denegarles dicho acceso (art. 2.3 LRCSCVM). Como se puede comprobar, no se menciona a los vehículos con estacionamiento habitual en un Estado no miembro del EEE pero adherido al Sistema del Certificado Internacional del Seguro y que entren en España sin proceder de un Estado miembro del EEE, pero carece de sentido que no sea posible realizarles control alguno, ni siquiera esos controles no sistemáticos.

Relacionada con el tema del control del seguro está la cuestión de la protección de datos personales, novedad de la Directiva 2021/2118 (cdos. 17 y 18 y art. 4.2). Podrá procederse al tratamiento de datos personales cuando sea necesario a efectos de combatir la conducción de vehículos sin seguro en Estados miembros que no sean aquel en cuyo territorio tenga su estacionamiento habitual el vehículo. Los datos tratados exclusivamente con el fin de llevar a cabo un control del seguro solo se conservarán mientras sea necesario para ello y se suprimirán en su totalidad tan pronto como se logre ese fin. El tratamiento se llevará a cabo cumpliendo lo dispuesto en el Reglamento general de protección de datos⁶⁴, es decir, con medidas adecuadas para preservar los derechos y libertades y los intereses legítimos del sujeto afectado.

III.2. Los certificados de antecedentes siniestros

Es ésta una vieja preocupación de las instituciones europeas, introducida en la Quinta Directiva, régimen que ahora se perfecciona con los considerandos 2, 31, 37, 39 y 40 y los artículos 16 y 28 *quáter*, a la luz de la difusión en la práctica de las aseguradoras de automóviles de los sistemas de tarificación que tienen en cuenta el historial de siniestralidad del conductor para la aplicación de descuentos o recargos (sistemas *bonus/malus*)⁶⁵.

⁶⁴ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (DOUE n° L 119, de 4 de mayo de 2016). La adaptación de nuestra legislación a este Reglamento general se lleva a cabo por medio de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales (BOE n° 294, de 6 de diciembre de 2018).

⁶⁵ Sobre este extendido sistema, sus ventajas e inconvenientes: MORILLAS JARILLO (1992: 502-508).

Se mantiene el reconocimiento al titular de la póliza del derecho a que, en el plazo de quince días desde su solicitud, se le expida un certificado de antecedentes siniestros, esto es, un documento en el que consten los siniestros que hayan generado responsabilidad civil en relación con el vehículo cubierto por la póliza, al menos en los cinco años anteriores de la relación contractual (o el plazo inferior de duración de ésta, hay que entender) o la ausencia de tales siniestros.

Las novedades estriban, primero, en el necesario reconocimiento de validez de los certificados emitidos por las entidades u organismos de otros Estados miembros, de manera que, cuando se tengan en cuenta para determinar las primas, se traten de manera equivalente a los expedidos en el Estado miembro concernido. Además, se ponen límites a su utilización, en el sentido de que se prohíbe a las entidades aseguradoras tratar a los titulares de las pólizas de manera discriminatoria o aplicarles recargos en la prima por razón de su nacionalidad (previsión en plena consonancia con la general prohibición de discriminación por razón de nacionalidad de los arts. 18 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y 21 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea) o basándose *únicamente* -dicen el considerando 31 y artículo 16, párrafo 3º de la Directiva-, en su anterior Estado de residencia. Esta redacción parece dejar abierta la puerta a recargos y discriminaciones basados en la anterior residencia en otro Estado miembro si va acompañada de la toma en consideración de otras circunstancias, algo que no nos parece admisible. Por último, se impone a las entidades de seguros el deber de publicar una sinopsis general de sus políticas en materia de uso de tales certificaciones a la hora de calcular las primas; aunque, lógicamente, no estarán obligadas a difundir información delicada desde el punto de vista comercial, como los pormenores sobre las normas tarifarias. Para facilitar esta utilización transnacional, se van a homogeneizar el formato y el contenido de la certificación, a cuyo efecto la Comisión aprobará una plantilla antes del 23 de julio de 2023. Además, supervisará la aplicación de la Directiva en relación con el número de quejas relativas a las certificaciones de antecedentes siniestros y, antes del 24 de diciembre de 2030, emitirá un Informe del «uso por parte de las entidades aseguradoras de sistemas en los que las certificaciones de antecedentes siniestros de los titulares de una póliza influyen en la determinación de las primas, entre otros, los sistemas de bonificación y penalización o la “bonificación por no siniestralidad”» [art. 28 quáter.2, d)].

Nuestro Ordenamiento ya reconoce el derecho del propietario del vehículo y del tomador del seguro a obtener, en el plazo de quince días, una certificación acreditativa de los siniestros de los que se derive responsabilidad frente a terceros, correspondientes a los cinco últimos años de seguro, si los hubiere o, en su caso, una certificación de ausencia de siniestros (art. 2.7 LRCSCVM, que incorporaba el contenido del cdo. 19 y del art. 4 *ter*, añadido por la Quinta Directiva). Por lo tanto, únicamente será necesario que nos adaptemos al nuevo formato, garantizar ese reconocimiento de los certificados expedidos fuera de España y cumplir los límites establecidos para su utilización.

III.3. Los comparadores de seguros

Es novedosa la regulación que lleva a cabo la Directiva de 2021 de las herramientas que permiten a los consumidores comparar precios, tarifas y coberturas entre aseguradores de la responsabilidad civil automovilística y de la que se ocupan sus considerandos 2 y 33 y el artículo 16 *bis*. Se mencionan dos tipos de ellas: las herramientas públicas de comparación de precios, gestionadas por una autoridad pública, y las herramientas independientes de comparación de precios. En cuanto a las segundas, para poder recibir esa denominación, deben ser certificadas por el Estado miembro, siempre y cuando cumplan esta larga lista de requisitos: ser funcionalmente independientes de los prestadores del seguro obligatorio; estar abiertas a todo prestador del seguro obligatorio, garantizando que todos reciban el mismo trato en los resultados de las búsquedas; indicar claramente la identidad de los propietarios y operadores de la herramienta de comparación; establecer los criterios claros y objetivos en los que se basa la comparación; utilizar un lenguaje sencillo e inequívoco; proporcionar información pertinente, precisa y actualizada e indicar el momento de la actualización más reciente; incluir una amplia gama de ofertas que abarque una parte significativa del mercado de seguros de vehículos automóviles y, cuando la información que se presente no proporcione una visión completa de dicho mercado, facilitar al usuario una declaración clara a tal efecto antes de mostrar los resultados; ofrecer un procedimiento eficaz para señalar errores en la información; e incluir una declaración en el sentido de que los precios se basan en la información facilitada y no son vinculantes para los aseguradores.

La legislación española específica del seguro obligatorio de responsabilidad civil automovilística no regula esta materia, pero, en las normas sobre distribución de seguros, se regulan ciertos comparadores como categoría de intermediarios de seguros⁶⁶.

III.4. El posible tema futuro

La Directiva 2021/2118 se cierra con una declaración de la Comisión en la que reitera su compromiso de defender un alto grado de protección de las víctimas y garantizar que, incluso en situaciones transfronterizas, sean indemnizadas lo más rápidamente posible, sin quedar sujetas a requisitos procesales desproporcionados que puedan dificultar su acceso a una indemnización. Puesto que la eficacia de la compensación depende en gran medida de si la reclamación se presenta a su debido tiempo, la Comisión toma nota «de las preocupaciones expresadas reiteradamente por el Parlamento Europeo en relación con las diferencias entre los Estados miembros en relación con los plazos de prescripción, es decir, el plazo pertinente durante el cual una parte perjudicada puede presentar una reclamación» y se compromete a estudiar detenidamente esta cuestión y posibles soluciones para reforzar aún más la protección de las víctimas, en caso de que las pruebas demuestren que está justificada una acción a escala de la Unión.

Hay que recordar que, aunque el plazo de ejercicio de las acciones que derivan de los contratos de seguros de daños es de dos años (art. 23 LCS), dicho plazo no es al que debe atenderse el perjudicado, puesto que el artículo 7 LRCSCVM fija en un año el de ejercicio de su acción directa para exigir al asegurador la reparación de los daños; plazo de prescripción de un año que, con carácter general, el artículo 1968 Cc establece para la acción de responsabilidad extracontractual.

IV. CONCLUSIONES

El seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor ha ido evolucionando de la mano de las Directivas y, de manera muy destacada, de la doctrina del TJUE. De la plena libertad inicial que el Derecho europeo otorgaba a los Estados miembros, se ha pasado a un régimen cada vez más detallado del contenido del

⁶⁶ Artículos 129, 134 y 135 del Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales (*BOE* n^o 31, de 5 de febrero de 2020). Estos preceptos trasponen el artículo 2 (con el que está relacionado el considerando 12) de la Directiva (UE) 2016/97 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de enero de 2016, sobre la distribución de seguros (*DOUE* n^o L 26, de 2 de febrero de 2016).

seguro, con marcadas repercusiones en la aún afirmada competencia nacional sobre la regulación de la responsabilidad civil.

La Directiva 2021/2118 avanza en la concreción de ese régimen de forma y con alcance diverso y hay en ella, podríamos decir, algo viejo y algo nuevo. Vuelve sobre el tema del control del seguro, sin arrojar demasiada luz sobre las excepciones a la prohibición de control de los vehículos con estacionamiento habitual en o procedentes de un Estado miembro del EEE. Perfecciona el régimen de la certificación de los antecedentes siniestros, lo que exigirá el reconocimiento a los expedidos fuera de España, sin poder utilizarlos como elementos de discriminación por razón de nacionalidad, aunque resulta inquietante que la Directiva señale que las entidades no pueden incurrir en discriminaciones ni aplicar recargos en la prima basados «únicamente» en el anterior Estado miembro de residencia del titular de la póliza, como si, en unión de otras circunstancias, sí fuera ello posible atendiendo a la previa residencia del titular de la póliza en otro Estado miembro. Añade la Directiva una nueva función que necesariamente deberá desarrollar el organismo de indemnización o el designado a tal efecto por el Estado miembro, la protección de los perjudicados en caso de insolvencia de la aseguradora del vehículo causante. Ello obligará a reformar antes del 23 de junio de este año 2023 la regulación de una tarea que ya tiene encomendada el CCS, para que pase a indemnizar a los perjudicados que residan en España, con independencia de la nacionalidad de la aseguradora insolvente y aunque el vehículo no tenga su estacionamiento habitual en nuestro país. En otras materias, por el contrario, la Directiva no se muestra coercitiva, como en el nuevo tema de los comparadores de seguros, pues disciplina las condiciones que deben reunir sólo si los Estados eligen establecer un sistema de certificación de las herramientas independientes de comparación de seguros de vehículos automóviles, necesaria, eso sí, para que puedan denominarse de esta manera.

La regulación europea obliga a replantear la tradicional visión de un mecanismo que está y debe seguir estando plenamente orientado a la protección de las víctimas y de los perjudicados. De un seguro que se interpretaba referido a la responsabilidad civil del asegurado, entendiendo por tal al conductor, fuera o no propietario, se pasó a la inclusión en dicha categoría del propietario no conductor del vehículo, en ciertos supuestos (art. 1.3 LRCSCVM), tras la reforma de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, texto refundido aprobado por el Decreto 632/1968, de

21 de marzo⁶⁷, por la Disposición Adicional 8^a de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre⁶⁸. Propietario que, por cierto, puede tener también la condición de perjudicado en lo que a sus daños corporales respecta (art. 5.2 LRCSCVM; art. 12.2 Directiva 2009/103). Por añadidura, se considera que las Directivas relativas al seguro obligatorio no limitan la cobertura a la responsabilidad civil de una categoría determinada de personas, como el conductor del vehículo, por lo que se afirma que el seguro no sólo cubre la responsabilidad civil derivada de la conducción de vehículos, sino también de otras utilidades de estos y de utilidades realizadas por personas distintas del conductor (STJUE de 15 de noviembre de 2018, *BTA Baltic Insurance Company*). Si el propietario puede ser considerado responsable y perjudicado y la conducta de un ocupante del vehículo puede desencadenar la cobertura del seguro, siendo así que los ocupantes están naturalmente comprendidos en la categoría de perjudicados cuando el daño ha sido causado por el conductor del vehículo en el que viajan, cabe plantearse si, a la inversa, no podrían quedar comprendidos en la cobertura del seguro los daños personales del propio conductor del único vehículo implicado en el accidente si ha sido un ocupante del mismo el que lo ha provocado, lo que llevaría a modificar la tajante exclusión que aparece en el artículo 12.1 de la Directiva 2009/103 y en el artículo 5.1 de la LRCSCVM.

El propio vehículo de motor se interpreta de forma objetiva, sin que influya la intención del propietario del vehículo o de otra persona de utilizarlo efectivamente (STJUE de 4 de septiembre de 2018, *Fundo de Garantia Automóvel*); y, de manera amplia, para incluir expresamente en él a elementos carentes de motor, pues comprende al remolque «tanto enganchado como no enganchado» (art. 1.1 Directiva 2009/103; art. 1.1 RSOA). El concepto de circulación se formula por vez primera y se hace independizándolo de la idea de movimiento, porque la cobertura del seguro se presta cuando el vehículo está inmovilizado, con independencia del tiempo que lleve así o aunque el motor no estuviera en marcha en el momento del siniestro (art. 1 *bis* Directiva 2009/103; STJUE de 28 de noviembre de 2017, *Rodrigues de Andrade*). También resultan indiferentes las características del terreno en el que se utilice el vehículo (art. 1 *bis* Directiva 2009/103; STJUE de 20 de diciembre de 2017, *Núñez Torreiro*), lo que lleva a recomendar la reforma del artículo 2.1 RSOA. Por el contrario, es determinante que el vehículo se utilice como medio de transporte en el momento del accidente (art. 1 *bis*

⁶⁷ BOE n° 85, de 8 de abril de 1968.

⁶⁸ BOE n° 268, de 30 de noviembre de 1995.

Directiva 2009/103; STJUE de 4 de septiembre de 2014, *Vnuk*; STJUE de 28 de noviembre de 2017, *Rodrigues de Andrade*) lo que exige ponderar en cada caso concreto cuál ha sido la utilización principal, cuando se trata de vehículos que son medio de transporte y maquinaria de trabajo.

En el marco de esta finalidad tuitiva del perjudicado, se entiende que la Unión Europea empiece a tomar en consideración un tema tan debatido como los daños causados con dolo del conductor; pero, precisamente por ello, resulta chocante que se haya quedado a mitad del camino en su resolución. Lo que, por otro lado, deja abierto el debate existente en nuestro país respecto a esta cuestión y el espacio para fallos judiciales por completo divergentes.

De la misma manera, nos parece insatisfactorio que la definición de vehículo de motor no obligue a los Estados miembros a incluir en el ámbito del deber de aseguramiento a los vehículos de movilidad personal, pese al indudable riesgo que presentan, por las características de estos vehículos, de sus conductores y de los lugares por donde (aunque sea infringiendo las normas) circulan. Dejar libertad a los Estados miembros para establecer o no la exigencia de un seguro, la cobertura de los daños por su organismo de indemnización y el alcance territorial de la protección que preste este organismo merma de forma considerable la armonización a la que deben aspirar las Directivas. Y permite que, en el caso español, siga habiendo regímenes distintos a nivel local, con la consiguiente inseguridad jurídica para quienes pueden resultar perjudicados por un vehículo de este tipo, pero también para quienes los utilizan. Por lo que esperamos que nuestro legislador estatal, en uso de esa libertad, los incluya en el deber de aseguramiento.

El tema de los accidentes con implicación de remolques no queda bien resuelto, porque la regulación de la Directiva es confusa. Por un lado, parece estar pensando en que el perjudicado es una persona ajena o extraña a este tipo de vehículos y, por otro, la consideración como vehículos tanto de la cabeza tractora cuanto del remolque no se traduce en la posibilidad de ejercitar acciones, en caso de que cuenten cada uno con su propio seguro obligatorio, contra las aseguradoras de cada uno. No se pronuncia sobre si el titular del remolque o el propietario de la carga transportada en él pueden ser considerados perjudicados en caso de un accidente causado por el conductor de la cabeza tractora, cuando ésta y el remolque son vehículos de sujetos distintos y cuentan cada uno con su propio seguro, aunque sobre este tema hay un claro pronunciamiento del Tribunal

de Justicia (STJUE de 10 de junio de 2021, *Van Ameyde*) y, en el caso español, la Sentencia de Pleno del Tribunal Supremo de 7 de octubre de 2021, de los que discrepamos.

Finalmente, para terminar por donde empezamos, nos parece que la eliminación del término «víctima» y su sustitución por «perjudicado», aunque se presenta en la Directiva como algo inocuo, puede ser una fuente de problemas en lo tocante a la determinación de las cuantías mínimas de aseguramiento obligatorio. Y aunque España cumple con creces los mínimos y los fija por siniestro y no por víctima (ahora, perjudicado), el ámbito territorial de la cobertura de este seguro obligatorio y su adaptación a las exigencias de la legislación del lugar el accidente puede generarlos para las aseguradoras de vehículos estacionados habitualmente en nuestro país.

Bibliografía

- ARROYO APARICIO, A. (2022), «Vehículos autónomos, responsabilidad y seguro. Avances legislativos y perspectivas», *Revista de Derecho del Sistema Financiero*, núm. 1 (pp. 1-22, versión electrónica [BIB 2022\1160]).
- BADILLO ARIAS, J. A. (2016), *La responsabilidad civil automovilística. El hecho de la circulación*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor.
- MARSON, J. y FERRIS, K. (2022), «Changing Lanes and Removing Rights: Quashing the Judicial Activism of the Court of Justice through Directive 2021/2118», *European Law Review*, núm. 6, diciembre de 2022 (pp. 773-790).
- MAYOR CIVIT, J. M. (2021), «El seguro obligatorio de un camión, el de su remolque, los daños producidos y cuestiones paralelas, a la luz de la STS de Pleno, de fecha 07.10.2021», *Revista Española de Seguros*, núm. 188, octubre-diciembre 2021 (pp. 711-764).
- MORILLAS JARILLO, M^a J. (1992), *El seguro del automóvil: el aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil automovilística*, J, M^a Bosch Editor, Barcelona.
- (1993) «El dolo del asegurado en el seguro de responsabilidad civil», *Revista Derecho de los Negocios*, núm. 32, mayo de 1993 (pp. 12-21).
- REGLERO CAMPOS, L. F. (2018), *Accidentes de circulación: responsabilidad civil y seguro*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor (4^a edic.).
- YZQUIERDO TOLSADA, M. (2022), «El daño voluntariamente causado. Una propuesta de reforma del artículo 76 de la Ley del contrato de seguro», *CEF Legal, Revista práctica de derecho*, núm. 261, octubre de 2022 (pp. 5-48).

ZORNOZA SOMOLINOS, A. (2021), *Vehículos automatizados y seguro obligatorio de automóviles. Estudio de Derecho comparado*, Dykinson, Madrid.

Relación jurisprudencial

Tribunal de Justicia de la Unión Europea

STJUE (Sala Quinta) de 14 de septiembre de 2000, asunto C-348/98, Vitor Manuel Mendes Ferreira y Maria Clara Delgado Correia Ferreira vs. Companhia de Seguros Mundial Confiança SA, petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal da Comarca de Setúbal (Portugal) (ECLI:EU:C:2000:442).

STJUE (Sala Primera) de 30 de junio de 2005, asunto C-537/03, Katja Candolin, Jari-Antero Viljaniemi y Veli-Matti Paananen vs. Vahinkovakuutusosakeyhtiö Pohjola y Jarno Ruokoranta, petición de decisión prejudicial planteada por Korkein oikeus – (Finlandia) (ECLI:EU:C:2005:417).

STJUE (Sala Primera) de 19 de abril de 2007, asunto C-356/05, Elaine Farrell vs. Alan Whitty, Minister for the Environment, petición de decisión prejudicial planteada por la High Court (Irlanda), (ECLI:EU:C:2007:229).

STJUE (Sala Segunda) de 17 de marzo de 2011, asunto C-484/09, Manuel Carvalho Ferreira Santos vs. Companhia Europeia de Seguros, S.A., petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal da Relação do Porto (Portugal) (ECLI:EU:C:2011:158).

STJUE (Sala Tercera) de 9 de junio de 2011, asunto C-409/09, José Maria Ambrósio Lavrador y Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio vs. Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial AS, petición de decisión prejudicial planteada por el Supremo Tribunal de Justiça (Portugal) (ECLI:EU:C:2011:371).

STJUE (Gran Sala) de 23 de octubre de 2012, asunto C-300/10, Vítor Hugo Marques Almeida vs. Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA, Jorge Manuel da Cunha Carvalheira, Paulo Manuel Carvalheira Fundo de Garantia Automóvel, petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal da Relação de Guimarães (Portugal) (ECLI:EU:C:2012:656).

STJUE (Sala Segunda) de 24 de octubre de 2013, asunto C-277/12, Vitālijs Drozdovs contra Baltikums AAS, petición de decisión prejudicial planteada por el Augstākās tiesas Senāts (Letonia) (ECLI:EU:C:2013:685).

STJUE (Sala Tercera) de 4 de septiembre de 2014, asunto C-162/13, Damijan Vnuk vs. Zavarovalnica Triglav d.d., petición de decisión prejudicial de Vrhovno sodišče (Eslovenia) (ECLI:EU:C:2014:2146).

- STJUE (Gran Sala) de 28 de noviembre de 2017, asunto C-514/16, Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade, Fausto da Silva Rodrigues de Andrade y José Manuel Proença Salvador, Crédito Agrícola Seguros, Companhia de Seguros de Ramos Reais, S.A., Jorge Oliveira Pinto, petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal da Relação de Guimarães (Portugal) (ECLI:EU:C:2017:908).
- STJUE (Sala Sexta) de 20 de diciembre de 2017, asunto C-334/16, José Luis Núñez Torreiro y AIG Europe Limited, Sucursal en España, anteriormente Chartis Europe Limited, Sucursal en España, Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa), petición de decisión prejudicial planteada por la AP de Albacete (España) (ECLI:EU:C:2017:1007).
- STJUE (Sala Sexta) de 15 de noviembre de 2018, asunto C-648/1, BTA Baltic Insurance Company AS, anteriormente Balcia Insurance SE, y Baltijas Apdrošināšanas Nams AS, petición de decisión prejudicial planteada por la Augstākā tiesa (Tribunal Supremo, Letonia) (ECLI:EU:C:2018:917).
- STJUE (Sala Segunda) de 20 de junio de 2019, asunto C-100/18, Línea Directa Aseguradora, S.A. y Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros, petición de decisión prejudicial planteada por el TS (España) (ECLI:EU:C:2019:517).
- STJUE (Sala Quinta) de 10 de junio de 2021, asunto C-923/19, Van Ameyde España, S.A., vs. GES, Seguros y Reaseguros, S.A., petición de decisión prejudicial planteada por el TS (España) (ECLI:EU:C:2021:475).

Tribunales españoles

Tribunal Supremo

- STS (Sala de lo Penal) de 10 de julio de 1995 (RJ 1995\5438)
- STS (Sala de lo Penal) de 24 de octubre de 1997 (RJ 1997\7768)
- STS (Sala de lo Penal) de 29 de mayo de 1997 (RJ 1997\3637)
- STS (Sala de lo Penal) de 27 de septiembre de 2006 (RJ 2006\8360)
- STS (Sala de lo Penal) de 21 de marzo de 2007 (RJ 2007\2125)
- STS (Sala de lo Penal) de 8 de mayo de 2007 (RJ 2007\2873)
- STS (Sala de lo Penal) de 20 de marzo de 2013 (RJ 2013\8070)
- STS (Sala de lo Penal) de 26 de mayo de 2020 (RJ 2020\1501)
- STS (Pleno de la Sala de lo Civil) de 7 de octubre de 2021 (RJ 2021\4490)
- STS (Pleno de la Sala de lo Penal) de 10 de febrero de 2022 (RJ 2022\902)
- STS (Sala de lo Civil, Sección 1^a) de 28 de febrero de 2022 (RJ 2022\1098)

STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) de 25 de abril de 2022 (RJ 2022\2122)

STS (Sala de lo Penal, Sección 1ª) de 23 de junio de 2022 (RJ 2022\3247)

STS (Sala de lo Civil, Sección 1ª) de 12 de septiembre de 2022 (JUR 2022\305147)

Audiencias Provinciales

SAP de Burgos (Sección 3ª) de 11 de abril de 2006 (JUR 2006\131652)

SAP de Cáceres (Sección 1ª) de 6 de mayo de 2015 (JUR 2015\138253)

SAP de Valencia (Sección 11ª) de 31 de marzo de 2016 (JUR 2016\151830)

SAP de Huelva (Sección 2ª) de 22 de diciembre de 2021 (JUR 2017\59733)