



**NOVEDADES Y AVANCES EN EL ÁMBITO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y
EL SEGURO EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y EN LA
ORDENACIÓN, SUPERVISIÓN Y SOLVENCIA DE LAS ENTIDADES
ASEGURADORAS Y REASEGURADORAS***

Pilar Domínguez Martínez
Profesora Titular de Derecho civil
Centro de Estudios de Consumo
Universidad de Castilla-La Mancha

Fecha de publicación: 15 de julio de 2024

Proyecto de Ley por el que se modifican el Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras

El Proyecto de Ley BOCG-15-A-22-1, publicado el 7 de junio por el Boletín Oficial de las Cortes Generales (BOCG), aprobado por el Consejo de Ministros y pendiente de su tramitación, pretende llevar a cabo importantes modificaciones en la normativa sobre la responsabilidad civil y el seguro en la circulación de vehículos a motor, introduciendo cambios significativos en la regulación de las entidades aseguradoras y reaseguradoras.

* Este trabajo es parte del Proyecto de I+D+i PID2021-128913NB-I00, titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social: seguimiento y avances”, financiado/a por MICIU/AEI/10.13039/501100011033/ y “FEDER Una manera de hacer Europa” dirigido por Ángel Carrasco Perera y Encarna Cordero Lobato, del Proyecto de Investigación SBPLY/23/180225/000242 “El reto de la sostenibilidad en la cadena de suministros y la defensa del consumidor final” cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, en el marco del Programa Operativo de Castilla-La Mancha 2021-2027, dirigido por Ángel Carrasco Perera y Ana Carretero García y de las Ayudas para la realización de proyectos de investigación aplicada, en el marco del Plan Propio de investigación, cofinanciadas en un 85% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), para el proyecto titulado “Modelos jurídicos eficientes de consumo sostenible”, con Ref.: 2022-GRIN- 34487 dirigido por Ángel Carrasco Perera y Ana I. Mendoza Losana



1. Contextualización y objetivos

Este Proyecto de Ley tiene su origen en la necesidad de adaptar la legislación española a la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre¹, que 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 responsabilidad². Como antecedente del Proyecto, debe hacerse una referencia al Anteproyecto de Ley por el que se modifica el Texto Refundido de la LRCSCVM, el 8 de marzo de 2023³. Pues bien, la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad que si bien estableció un sistema de seguro obligatorio para vehículos a motor con el fin de cubrir posibles siniestros y proteger a las víctimas, una evaluación realizada en 2017 por la Comisión Europea reveló áreas que requerían mejoras, especialmente en la definición de vehículos y en la cobertura del seguro. Nos encontramos ante un Proyecto de Ley por la que se modifican el Texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre (LRCSCVM)⁴, el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre (RSOA) y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras (LOSSEAR)⁵.

En definitiva, la nueva normativa pretende ampliar estos conceptos y proporcionar una mayor protección a las víctimas de accidentes de tráfico, así como asegurar la solvencia y buena gestión de las entidades aseguradoras. Para lograr este objetivo, el Proyecto no

¹ «DOUE» núm. 430, de 2 de diciembre de 2021.

² «DOUE» núm. 263 de 07 de octubre de 2009.

³ El Consejo de Ministros celebrado el día 7 de marzo de 2023 aprobó el Anteproyecto de Ley por el que se modifica el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre (El objeto de esta modificación es la transposición de la 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 responsabilidad. Así, además de recoger lo previsto en dicha Directiva, incorpora mejoras en el sistema de valoración de daños personales causados por accidentes de tráfico que incrementarán y reforzarán la protección de las víctimas. Se mejoran sustancialmente las indemnizaciones, con actualizaciones automáticas con el IPC. Vid. Comentario de BADILLO ARIAS, J.A.: “Modificación de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor [Carta del director]”. *Revista de Responsabilidad civil, circulación y seguro*, nº 4, 2023, p. 3.

⁴ «BOE» núm. 267, de 5 de noviembre de 2004.

⁵ «BOE» núm. 168, de 15 de julio de 2015.



solo incorpora las directrices europeas, sino que también incluye recomendaciones del informe de la Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración⁶.

2. Definición de “Vehículo a Motor” y “Hechos de la Circulación”

Uno de los cambios más importantes es la ampliación de la definición de “vehículo a motor”. Anteriormente, este término se limitaba a vehículos que requerían una autorización administrativa para circular. La nueva definición incluye también vehículos que, aunque no necesiten dicha autorización, pueden alcanzar velocidades considerables o tienen características específicas, como los patinetes eléctricos.

En efecto, frente a la consideración de vehículos a motor en el art. 1 de la LRCSCVM vigente que define “vehículo a motor” sin especificar velocidad o peso, refiriéndose a cualquier vehículo que no use vías férreas y que circule por superficie terrestre y en el art. 1 del RSOA que con una definición más detallada, considera vehículos a motor todos aquellos que circulen por superficie terrestre, incluyendo ciclomotores, vehículos especiales y remolques, el nuevo artículo 1 bis que introduce el Proyecto de 2024 redefine “vehículo a motor”, ampliando significativamente esta definición, incluyendo a vehículos accionados exclusivamente mediante fuerza mecánica que circulan por el suelo y no utilizan vías férreas, se trate de vehículos con una velocidad máxima de fabricación superior a 25 km/h o un peso neto superior a 25 kg y una velocidad máxima superior a 14 km/h. Además, se incluyen remolques⁷.

Debe advertirse que según la Disposición transitoria 1^a se otorga un plazo de seis meses para que los vehículos que anteriormente no se consideraban vehículos a motor, pero que ahora sí lo serán, suscriban el seguro obligatorio de responsabilidad civil. Durante este período, no se aplicarán las sanciones del artículo 3 LRCSCVM, y estos vehículos serán considerados no asegurados según el artículo 11 del mismo texto. Esto permite una transición ordenada para cumplir con las nuevas obligaciones de aseguramiento, facilitando la adaptación tanto para los propietarios como para las aseguradoras, mejorando así la protección y seguridad en la circulación de vehículos.

El término “hechos de la circulación”, a efectos de la responsabilidad civil derivada de los hechos de la circulación y de la cobertura del seguro obligatorio, siguiendo la doctrina

⁶ Vid. Informe razonado de la Comisión de Seguimiento, previsto por la Disposición Adicional Primera de la Ley 35/2015, Subdirección General de Documentación y Publicaciones, Ministerio de Justicia, 2020.

⁷ Conforme a la legislación actual, y según el art. 1 bis. 2., no son vehículos a motor los ferrocarriles, tranvías y otros vehículos que circulen por vías propias, así como las sillas de ruedas, especificándose en la nueva norma que estén destinadas exclusivamente a personas con discapacidad física.



del TJUE⁸ también se redefine en el art. 1 bis y se amplía para incluir toda utilización de un vehículo conforme a su función habitual como medio de transporte, independientemente de las características del vehículo, el terreno y si está parado o en movimiento. Se excluye específicamente, sin perjuicio de la necesidad de una garantía o protección, la utilización de los vehículos eventos automovilísticos con autorización⁹, uso intencional para causar daño¹⁰ y desplazamientos en zonas restringidas en puertos y aeropuertos, siempre que exista un seguro equivalente, lo que asegura que cualquier situación en la que un vehículo pueda causar daño está cubierta por el seguro obligatorio¹¹.

3. Excepción de la obligación de aseguramiento y el nuevo Seguro Obligatorio para Vehículos Personales Ligeros

Se introducen también reformas en cuanto a los vehículos exceptuados de la obligación de aseguramiento, manteniendo y ampliando lo establecido en el Reglamento del Seguro Obligatorio de 2008¹². De esta forma a través del artículo 1 bis introducido por el Proyecto, se confirman y detallan estas excepciones, asegurando una aplicación coherente y específica. Se reafirma la exención para vehículos dados de baja temporal o definitiva

⁸ Vid. SSTJUE asuntos Vnuk (Sentencia del Tribunal de Justicia de 4 de septiembre de 2014, asunto C-162/13), Rodrigues de Andrade (Sentencia del Tribunal de Justicia de 28 de noviembre de 2017, asunto C-514/16) y Torreiro (Sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de diciembre de 2017, asunto C-334/16) casos: Vnuk, Nuñez Torreiro y Rodrigues Andrade, entre otras.

⁹ Según el art. 1 bis. 4.a): “Los derivados de la utilización de vehículos en eventos y actividades automovilísticos, tales como carreras y competiciones, así como entrenamientos, pruebas y demostraciones que, con la debida autorización, tengan lugar en zonas restringidas y demarcadas o se desarrollen en itinerarios o en circuitos especialmente destinados o habilitados para dichas actividades. El organizador de la actividad deberá disponer de un seguro, aval o garantía financiera que ofrezca una protección a terceros equivalente a la ofrecida por el seguro regulado en esta ley, incluidos los espectadores y otros transeúntes, con los mismos límites establecidos en el artículo 4, aunque no cubra necesariamente los daños a los conductores participantes y sus vehículos. Mediante Orden Ministerial se podrán desarrollar los requisitos del seguro, aval o garantía financiera”.

¹⁰ Conforme al art. 1 bis. 4.b), “La utilización de un vehículo a motor como medio para causar deliberadamente daños a las personas o en los bienes, sin perjuicio de la obligación del Consorcio de Compensación de Seguros de indemnización en los términos establecidos en el artículo 11.1.g”.

¹¹ De este modo, el art. 1 bis. 4.c) dispone que “Los desplazamientos de vehículos a motor utilizados exclusivamente en determinadas zonas de acceso restringido de puertos y aeropuertos, sin perjuicio de la obligatoriedad de disponer de un seguro, aval o garantía financiera equivalente que garantice una protección a terceros equivalente a la ofrecida por el seguro regulado en esta ley con los mismos límites establecidos en el artículo 4”. Todo esto contrasta con el art. 2 RSOA que se refiere a los hechos de la circulación como aquellos derivados del riesgo creado por la conducción de vehículos en diversos contextos, excluyendo eventos como pruebas deportivas y tareas industriales o agrícolas.

¹² Conforme al art. 2 RSOA, quedan exceptuados: Los vehículos que requieren autorización administrativa para circular, pero han sido dados de baja del registro no necesitan seguro obligatorio (Artículo 2.1 del Reglamento de 2008). Los remolques y semirremolques que no excedan de 750 kilogramos de masa máxima autorizada están exentos de la obligación de aseguramiento (Artículo 2.2 del Reglamento de 2008), así como los vehículos en fabricación y transporte como mercancía, los vehículos también están exentos siempre que cuenten con un seguro equivalente que cubra la responsabilidad civil (Artículo 2.3 del Reglamento de 2008).



del registro, remolques y semirremolques ligeros, y vehículos en fabricación y transporte que cuenten con un seguro equivalente¹³. Estas reformas clarifican y detallan las condiciones de las excepciones, asegurando una interpretación coherente de la normativa, adaptándose a las demandas actuales del sector asegurador y de movilidad.

Una de las más significativas novedades del Proyecto ha sido la incorporación de un seguro obligatorio para vehículos personales ligeros, como patinetes y bicicletas eléctricos, La Disposición Adicional primera del nuevo proyecto establece que estos vehículos deben estar cubiertos por un seguro de responsabilidad civil obligatorio, garantizando la protección de terceros en caso de accidentes. Esta medida responde al aumento en el uso de estos vehículos en entornos urbanos, promoviendo una movilidad más segura y responsable. Además, alinea la normativa española con las tendencias internacionales, asegurando una cobertura adecuada y adaptada a las nuevas realidades de movilidad urbana, tal y como establece la Exposición de Motivos, estos vehículos, que pueden alcanzar altas velocidades y cuyo uso se ha incrementado significativamente en los últimos años, estarán ahora sujetos a las mismas obligaciones de seguro que los vehículos tradicionales.

4. Protección de datos personales

Se introduce un nuevo título, Título V, dedicado a la protección de datos personales, en el contexto del seguro obligatorio de vehículos, alineado con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, (Reglamento general de protección de datos, RGPD)¹⁴ y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales (LOPDGDD) que establecen el marco legal de referencia que desarrolla el derecho fundamental a la protección de datos personales. Este título asegura un tratamiento adecuado de los datos personales de todas las partes implicadas en la tramitación de siniestros. De forma que se garantiza que los datos personales tratados por las entidades aseguradoras en el marco de esta normativa cumplan con las estrictas regulaciones de privacidad europeas.

5. Controles del seguro y la emisión de certificados de siniestralidad

¹³ El Proyecto de Ley 2024 mantiene estas excepciones y las detalla en el artículo 1 bis, asegurando una aplicación coherente y específica. Las excepciones incluyen: Vehículos dados de baja temporal o definitiva del registro: Se confirma la exención para estos vehículos, asegurando que no se requiere seguro mientras no estén activos en circulación (Artículo 1 bis, apartado 1). Remolques y semirremolques con masa máxima autorizada no superior a 750 kg: Se mantiene la exención para estos vehículos ligeros (Artículo 1 bis, apartado 2). Vehículos durante su fabricación y transporte: Los vehículos en estas etapas siguen exentos, siempre que tengan un seguro equivalente que cubra la responsabilidad civil (Artículo 1 bis, apartado 3).

¹⁴ «DOUE» de 4 de mayo de 2016.



Importantes son los avances significativos en los controles del seguro y la emisión de certificados de siniestralidad que el nuevo Proyecto contiene. En efecto, a diferencia de lo contenido en el actual art. 2 LRCSCVM de 2004 que solo establece controles básicos y obligaciones de aseguramiento, sin detallar el uso de tecnologías avanzadas, así como los arts. 2, 3 y 4 del RSOA 2008, que si bien de forma más detallada se refieren a controles básicos y documentación necesaria relativa al seguro obligatorio, incluyendo también la emisión de certificados de siniestralidad, el nuevo Proyecto en el art. 2, va a permitir la utilización de tecnologías avanzadas como el reconocimiento automático de matrículas para realizar controles no sistemáticos. Esto facilita la verificación del cumplimiento del seguro obligatorio sin necesidad de detener los vehículos. Además, se especifica que las entidades aseguradoras deben emitir certificados detallados de siniestralidad, garantizando la no discriminación por nacionalidad o país de residencia anterior. Estos certificados deben incluir información completa sobre los siniestros ocurridos en los últimos cinco años y ser accesibles a los asegurados en un plazo de quince días hábiles tras la solicitud. Por su parte, se pretende garantizar que el uso de las certificaciones de siniestralidad no provoque discriminaciones mediante aumentos en las pólizas o la negación de descuentos.

Aún más y en concordancia con lo establecido en el nuevo título introducido sobre la protección de datos personales, el Proyecto también establece que los datos personales recopilados durante estos controles deben ser tratados de manera conforme con la normativa de protección de datos, asegurando que se preserven los derechos y libertades de los interesados, y limitando el período de conservación de los datos al mínimo imprescindible. Esta actualización no solo mejora la transparencia y eficiencia en la gestión de seguros, sino que también proporciona una mayor protección a las víctimas de accidentes, asegurando que la información relevante sobre el historial de siniestralidad sea accesible y libre de discriminación.

6. Garantías en caso de insolvencia de la aseguradora: Funciones del Consorcio de Compensación de Seguros

El Proyecto de Ley 2024 introduce modificaciones significativas en las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros, ampliando su alcance y responsabilidades en comparación con el Real Decreto Legislativo 8/2004 y el RSOA. Según el nuevo Artículo 11, el Consorcio ahora tendrá la obligación de indemnizar a las víctimas de accidentes causados por vehículos asegurados en entidades insolventes, lo cual incluye tanto a aseguradoras nacionales como a aquellas domiciliadas en el Espacio Económico Europeo.



En el contexto de la regulación vigente el Consorcio ya tiene la función de indemnizar en casos de vehículos no identificados o no asegurados. Sin embargo, el Proyecto de Ley 2024 amplía estas funciones, asegurando una cobertura más integral para las víctimas. Según el Artículo 11, apartado 1, el Consorcio debe indemnizar a quienes hayan sufrido daños personales significativos, incluso cuando el vehículo causante no esté asegurado. Además, el nuevo proyecto detalla que el Consorcio también será responsable de indemnizar en situaciones donde el vehículo esté legalmente inhabilitado para circular, como se especifica en el Artículo 11, apartado 1.b del proyecto de ley.

Otra ampliación notable es la obligación del Consorcio de cubrir daños en bienes y personas en situación de insolvencia de aseguradoras. El Consorcio asumirá esta responsabilidad no solo cuando la aseguradora insolvente esté domiciliada en España, sino también cuando pertenezca a otro estado de la Unión Europea. Esta ampliación responde a la necesidad de asegurar una protección homogénea y eficaz para todas las víctimas de accidentes, independientemente del origen de la aseguradora. El art. 11, apartado 1.c del Proyecto de Ley 2024 incluye esta disposición, especificando que el Consorcio puede solicitar el reembolso a los organismos correspondientes en el Estado de origen de la aseguradora insolvente.

Por su parte, se introducen mejoras en los procedimientos administrativos del Consorcio. De esta forma, según el art. 11 apdo. 2, el Consorcio coordinará sus actuaciones con la Dirección General de Tráfico para gestionar mejor los datos de aseguramiento y asegurar una respuesta rápida y eficiente a las solicitudes de indemnización. Esta coordinación busca mejorar la transparencia y eficiencia en la administración de seguros y en la protección de las víctimas de accidentes de circulación.

Puede decirse que las modificaciones propuestas en el Proyecto de Ley 2024 refuerzan significativamente las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros, ampliando su ámbito de acción para incluir la indemnización en casos de insolvencia de aseguradoras y detallando procedimientos administrativos para mejorar la eficiencia y transparencia en la gestión de seguros y siniestros. Esto asegura una mayor protección y respaldo a las víctimas de accidentes de tráfico, alineándose con las directivas europeas y respondiendo a las demandas actuales de movilidad y seguridad vial.

7. Honorabilidad y Aptitud de Directivos de Entidades Aseguradoras y Planes preventivos de recuperación

Se introducen también en el Proyecto importantes reformas sobre la honorabilidad y aptitud de los directivos de entidades aseguradoras, integrando y ampliando lo establecido en el art. 38 de la Ley 20/2015, de 14 de julio (LOSSEAR), que contempla los requisitos



iniciales de honorabilidad y aptitud para quienes ejercen la dirección efectiva o desempeñan funciones relevantes en las entidades aseguradoras, asegurando que las personas en posiciones de liderazgo tengan la capacidad y la integridad necesarias para desempeñar sus funciones de manera adecuada y ética.

Pues bien, el Proyecto de Ley 2024 va más allá al introducir, en el artículo 38, apartado 5, una evaluación continua de la idoneidad de los directivos. Esta medida sigue las recomendaciones de la Autoridad Europea de Seguros y Pensiones de Jubilación (EIOPA), asegurando que, en todo momento, las personas en puestos de dirección efectiva o en funciones de gobierno mantengan altos estándares de aptitud y honorabilidad. Además, otorga al supervisor la facultad de suspender temporalmente o cesar a los directivos que no cumplan con estos requisitos, en lugar de revocar completamente la autorización de la entidad, lo que proporciona una medida más proporcionada y flexible.

Relevante también es, frente a lo establecido en la LOSSEAR que se limita a garantizar la solvencia y el buen gobierno de las entidades aseguradoras sin una previsión específica de planes preventivos de recuperación, que en el Proyecto se introduzca un nuevo artículo 66.bis, para consagrar la obligación para las entidades aseguradoras de desarrollar planes preventivos de recuperación. Estos planes son esenciales para anticipar y gestionar situaciones de deterioro financiero, asegurando que las entidades puedan enfrentar crisis sin poner en riesgo la estabilidad del sistema asegurador. Los planes preventivos de recuperación están alineados con los estándares internacionales del Consejo de Estabilidad Financiera (FSB) y buscan mejorar la capacidad de respuesta y la resiliencia de las aseguradoras frente a situaciones adversas.

Estas modificaciones representan un avance significativo en la supervisión y control de la honorabilidad y aptitud de los directivos de entidades aseguradoras y reaseguradoras. Al exigir evaluaciones continuas y planes preventivos de recuperación, se asegura que las entidades puedan enfrentar desafíos financieros de manera proactiva y eficaz, protegiendo tanto a los asegurados como la integridad del sistema financiero. Estas modificaciones no solo alinean la legislación española con las mejores prácticas internacionales, sino que también responden a las recomendaciones de organismos europeos, reforzando la resiliencia y robustez del sector asegurador.

8. Reclamación y valoración de daños personales

Por otro lado, el Proyecto de Ley 2024 introduce importantes reformas en el sistema de valoración de daños personales en accidentes de circulación, basadas en el Informe Razonado de la Comisión de Seguimiento de Valoración. Estas modificaciones afectan



tanto a los aspectos procedimentales como actuariales y mejoran los conceptos indemnizatorios para fallecimiento, secuelas y lesiones temporales.

Por lo que se refiere a la de reclamación de la indemnización, además de reforzar la exigencia de reclamación extrajudicial, resulta relevante mejoren los procedimientos de oferta y respuesta motivada, de forma que para que la demanda sea admitida a trámite, es suficiente con aportar la oferta o respuesta motivada recibida, sin necesidad de una reclamación previa por parte del perjudicado, si esta oferta o respuesta motivada se recibió antes de presentar la reclamación al asegurador.

El artículo 7, apartado 3, letra c), reemplaza “informe médico definitivo” por “informe médico pericial definitivo” y establece que no aportar este informe impide su uso en un proceso judicial posterior. En el artículo 7, apartado 4, letra a) 1, se exige que los pagos a cuenta reflejen todos los perjuicios consolidados. Además, el artículo 7, apartado 5, permite acudir al Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses si el perjudicado no está conforme con la oferta o respuesta motivada, lo que agiliza el proceso y proporciona mayor transparencia.

En aras a simplificar y agilizar el proceso de reclamación, proporcionando mayor transparencia y apoyo a las víctimas, el art. 7, apdo. 1, párrafo 3, establece que la reclamación extrajudicial no necesita estar cuantificada, incluso si el reclamante tiene todos los elementos para calcularla. Debiéndose comunicar a instancia del interesado cuando se inicie un procedimiento penal a su instancia¹⁵. Por su parte, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad encargados de la vigilancia del tráfico proporcionarán de manera gratuita, a petición de los perjudicados, aseguradoras o sus representantes, una copia del atestado o informe equivalente¹⁶.

Además, en aras a ampliar los medios alternativos de resolución de conflictos en el artículo 7, apartado 8 LRCSCVM se sustituye las referencias a “procedimientos de mediación” por “medios adecuados de solución de controversias en vía no jurisdiccional”.

En cuanto a las mejoras en los conceptos indemnizatorios sobre daños personales, se introducen incrementos en los montos indemnizatorios para fallecimiento, secuelas y lesiones temporales, y clarifica estos conceptos para asegurar que las víctimas y sus familias reciban una compensación justa y adecuada.

¹⁵ Vid. Art. 7, apdo. 1, párrafo 4.

¹⁶ Vid. Art. 7, apdo. 1, párrafo 6. También se dice que El lesionado deberá ser reconocido, desde la presentación de la solicitud a los Institutos de Medicina Legal y Ciencias Forenses, en el plazo de tres meses. El informe deberá emitirse en el plazo de un mes desde el reconocimiento.



En general, para los casos de fallecimiento, las indemnizaciones ahora consideran no solo el impacto económico, sino también el sufrimiento y la pérdida emocional de los familiares. En cuanto a las secuelas, se establecen compensaciones más detalladas basadas en la gravedad y el impacto duradero de las lesiones. Las lesiones temporales también ven incrementadas sus indemnizaciones, asegurando que las víctimas reciban una compensación adecuada por el dolor y el sufrimiento durante el periodo de recuperación.

Por un lado, el art. 36 LRCSCVM, apartado 1, con la modificación contenida en el Proyecto se define quiénes son los perjudicados, incluyendo a las víctimas con lesiones temporales y secuelas, así como a los perjudicados mencionados en el artículo 62 en casos de fallecimiento, excluyendo al conductor responsable. El artículo 36, apartado 3, amplía de 6 a 12 meses el derecho de los familiares de víctimas fallecidas o de grandes lesionados a ser resarcidos por los gastos de tratamiento médico y psicológico.

Se incrementan los perjuicios indemnizables por fallecimiento tras la estabilización de las lesiones y antes de fijarse la indemnización, incluyendo casos graves como amputaciones y estados vegetativos¹⁷. Se añade en el art. 74 un perjuicio personal particular con un incremento del 25% en el caso de fallecimiento de dos o más perjudicados del artículo 62. El artículo 76 introduce un nuevo tramo indemnizatorio para el perjuicio particular por fallecimiento de víctima embarazada con pérdida de feto a partir de la semana 32.

Respecto a los ingresos y el lucro cesante, el artículo 83, apartado 1, especifica que para calcular el multiplicando se considerarán los ingresos del año anterior al accidente o los tres años anteriores. El artículo 83, apartado 3, establece que el ingreso mínimo siempre será el salario mínimo interprofesional anual. Además, el artículo 84, apartado 3, introduce que, para las víctimas con dedicación exclusiva a tareas del hogar, el cómputo comenzará a partir de los 30 años, incluso si el fallecimiento ocurrió antes.

El artículo 87, apartado 2, letra c), modifica la variable relativa a la cuota del perjudicado, excluyendo del cómputo al excónyuge con derecho a pensión. El artículo 87, apartado 3, asegura que, si la indemnización total para todos los perjudicados es inferior a la mayor posible sin exceso de cuotas, se utilizará esta última cantidad y se distribuirá proporcionalmente. El artículo 88, apartado 4, crea una nueva tabla específica para resarcir el lucro cesante de personas dedicadas a tareas del hogar, sin descontar pensiones.

¹⁷ Artículo 45, letra a).



En cuanto a secuelas, el artículo 98, apartado 2, clarifica el uso de la fórmula para secuelas concurrentes, comenzando con la de mayor puntuación y en orden decreciente. El artículo 102, apartado 2, letra a), añade el estado vegetativo permanente y tetraplejías severas como grados de perjuicio estético. El artículo 106, apartado 1, establece daños morales complementarios por perjuicio estético con una puntuación de al menos 31 puntos. El artículo 108, apartado 5, presume que secuelas de seis o menos puntos no causan pérdida de calidad de vida, salvo prueba en contrario. El artículo 110 introduce una indemnización por pérdida de calidad de vida de familiares de grandes lesionados y el perjuicio sexual del cónyuge o pareja estable.

El artículo 111, apartado 1, añade un nuevo tramo indemnizatorio por pérdida de feto a partir de la semana 32. El artículo 116, apartado 1, incorpora la rehabilitación futura para secuelas resarcibles. El artículo 117, apartado 4, permite la indemnización de ayudas técnicas y productos de apoyo en forma de capital según la Tabla TT 3. El artículo 123 detalla el redondeo de fracciones decimales en las horas de ayuda de tercera persona a la media hora más alta.

Para los ingresos de lesionados por trabajo personal, el artículo 128 establece que siempre se tendrá en cuenta el salario mínimo interprofesional. El artículo 129, letra b), determina el perjuicio por incapacidad para trabajar en distintos porcentajes según la edad. El artículo 130, apartado 1, define a los lesionados menores de 30 años que no tienen derecho a pensión contributiva como pendientes de acceder al mercado laboral. El artículo 130, apartado 2, letra d), establece porcentajes para el cálculo de ingresos no obtenidos en casos de incapacidad total.

El artículo 131, apartado 2, computa ingresos dejados de obtener por lesionados dedicados a tareas del hogar con distintos porcentajes según la edad. El artículo 132, apartado 5, crea tablas específicas para el lucro cesante de estos lesionados, sin descontar pensiones. Las tablas de indemnización se modifican para reflejar estos cambios y se incluyen ajustes en el baremo médico, perjuicio personal particular y perjuicio moral por pérdida de calidad de vida.

Por su parte, el artículo 134, apartado 2, valora los síntomas persistentes temporales como lesiones temporales hasta su curación completa. El artículo 141, apartado 3, garantiza la libre elección de centro sanitario y el reembolso de gastos.



Finalmente debe resaltarse una importante modificación en coherencia con el reclamo doctrinal¹⁸ y jurisprudencial y acorde al informe de la Comisión de Seguimiento¹⁹ en respuesta a la reacciones y críticas doctrinales sobre la necesidad de corregir las limitaciones indemnizatorias de la mujer lesionada, el artículo 143, apartado 4, establece que la dedicación exclusiva a tareas del hogar se valorará en base al salario mínimo interprofesional diario, ajustado según los criterios previstos.

A este respecto debe ser tenida en cuenta la STC de 3 de julio de 2019 (RTC 2019, 91), sobre una cuestión interna de constitucionalidad planteada por la Sala 2ª del mismo TC, declaró la nulidad del Sistema para el cálculo de las pensiones de jubilación de los trabajadores con contrato a tiempo parcial. Según el TC este sistema vulneraba el principio de igualdad, constituyendo una discriminación indirecta contra las mujeres, que son quienes de forma muy mayoritaria trabajan a tiempo parcial²⁰.

Pues bien, en base a esta Sentencia y con la finalidad de la normativa contenida en la Ley 35/2015, sobre la cuantificación del lucro cesante en materia de trabajo doméstico pueda adolecer del vicio de inconstitucionalidad por vulneración del art. 14 CE por discriminación indirecta por razón de sexo, la Comisión de Seguimiento recomendó la modificación del art. 143 en materia de lucro cesante en lesiones temporales en los casos de trabajo doméstico, a los efectos, por un lado, de indicar que también procede la indemnización del lucro cesante en caso de dedicación parcial a las tareas del hogar (art. 143.1 LRCSCVM) y, por otro lado, en los casos de dedicación exclusiva a las tareas del hogar, se recomienda suprimir el límite del mes de indemnización del lucro cesante en caso de curación sin secuelas o con secuelas iguales o inferiores a tres puntos (art. 143.4 LRCSCVM).

En coherencia con las peticiones doctrinales, de la mano de la Comisión de Seguimiento, un paso revelador en aras a garantizar la íntegra reparación del lucro cesante de la mujer

¹⁸ Entre otros, vid. LANZAROTE MARTÍNEZ, P.: *Indemnización por lesiones temporales. El nuevo sistema de valoración del daño personal*, 2017, Comares, Granada, 2017, p. 320; PÉREZ TIRADO, J.: *Algunos problemas prácticos en la aplicación del nuevo Sistema de Valoración*, 2016, pp. 264 y 265. La DFSV 3/2016 (p. 78), concretamente señala que “es una limitación, la del art 143.4, carente de toda justificación y reveladora de la desconfianza con la que el legislador del sistema de valoración contempla la relevante novedad jurídico-cultural de las tareas domésticas. Contrasta con la inclusión en el concepto de lucro cesante que realza su valor y dignidad frente a otras regulaciones legales tendentes a estimarlas como mera contribución a la economía familiar. Por todo ello y en función de las circunstancias concurrentes podrán proponerse en determinados casos interpretaciones correctoras.

¹⁹ Informe razonado previsto por la Disposición Adicional Primera de la Ley 35/2015. Subdirección General de Documentación y Publicaciones del Ministerio de Justicia. (pp.162 y 163). Se hizo una “Propuesta de supresión de las limitaciones relativas a la indemnización del lucro cesante en lesiones temporales en los casos de dedicación a las tareas del hogar, a fin de evitar una posible discriminación indirecta por razón de sexo.

²⁰ Esta Sentencia que encuentra su fundamento en la STJUE de 8 de mayo de 2019 (TJCE 2019, 83)



que dedicada a las labores del hogar sufre una lesión temporal en accidente de tráfico y que a la postre, constituye un reconocimiento de la perspectiva de género en la interpretación de la normativa reparadora y en consecuencia en la futura consagración de una modificación normativa favorable a la mujer, viene constituida por un hito tal, como la reforma contenida en el presente Proyecto que, como se ha dicho, modifica el apartado 4º del art. 143, según el cual: “La dedicación exclusiva a las tareas del hogar se valorará en la cantidad diaria de un SMI, que se podrá incrementar de acuerdo con los criterios y los límites revistos en los artículos 84.2 y 131.1. a) y b). En los casos de dedicación parcial a las tareas del hogar también regirá el criterio de cálculo previsto en los artículos 85 y 131”.

En definitiva, se busca mejorar la precisión y justicia en la valoración de daños personales, asegurando una mayor protección y compensación adecuada para las víctimas de accidentes de tráfico, lo que por otro lado redundará a favor del resto de víctimas de otros accidentes al margen del circulatorio, máxime el carácter orientativo del baremo circulatorio.

9. Conclusión

La implementación de estas modificaciones, tal y como previene la Exposición de Motivos, tendrá un avance significativo en el marco jurídico español de la responsabilidad civil y seguro en el ámbito de la circulación. La ampliación de la definición de vehículos y la introducción de seguros obligatorios para nuevos tipos de vehículos incrementará la protección para todas las partes involucradas en accidentes de tráfico. La regulación del tratamiento de datos personales fortalecerá la protección de la privacidad, y los nuevos requisitos para los directivos de las aseguradoras mejorarán la gobernanza en el sector. Al adaptar la normativa española a las directrices europeas y adoptar recomendaciones de expertos, esta ley moderniza el marco normativo existente, mejora la protección de las víctimas de accidentes y refuerza la estabilidad y confianza en el sector asegurador. La inclusión de vehículos personales ligeros bajo la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil, junto con la protección de datos personales y la evaluación continua de directivos, aseguran una mayor protección y transparencia en el sistema. Por último, la flexibilidad en el procedimiento, las vías extrajudiciales en la resolución alternativa de conflictos, los incrementos en las indemnizaciones por fallecimiento, secuelas y lesiones temporales en el baremo circulatorio constituirán medidas en aras a una mayor y más justa y efectiva compensación para las víctimas y sus familias.