

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 y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras.

[121/000022]



Dossier. Serie legislativa. Núm. 20. Junio 2024

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día 5 de junio, acordó, en relación con el **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, y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras**, encomendar su aprobación con competencia legislativa plena y por el procedimiento de urgencia, conforme a los artículos 148 y 93 del Reglamento, a la Comisión de Economía, Comercio y Transformación Digital.

El Proyecto de Ley se estructura en una **parte expositiva** y una **parte dispositiva** que consta de **dos artículos, dos disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria, dos disposiciones finales y un anexo**.

Con esta norma, se desean alcanzar los siguientes objetivos:

- **Transponer 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.**
- **Incorporar las recomendaciones** acordadas en el **Informe Razonado** elaborado por la **Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración**, con el fin de mejorar el marco legal de la cuantificación de las indemnizaciones por daños corporales en accidentes de circulación;
- **Reforzar la regulación sobre protección de datos de carácter personal**, con el fin de alcanzar una mayor seguridad jurídica en su tratamiento;
- **Dar respuesta, en materia de seguros, a la realidad de los nuevos vehículos personales ligeros¹**
 - Para ello, en la disposición adicional primera se crea un nuevo seguro obligatorio de responsabilidad civil para los vehículos personales ligeros, donde se regulan sus elementos esenciales, encomendándose a la **Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración** la emisión de un informe razonado que contenga una propuesta de desarrollo reglamentario.
- **Modificar la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras**, incorporando una nueva regulación² sobre honorabilidad y aptitud de quienes ejerzan la dirección efectiva o desempeñen funciones que integran el sistema de gobierno de la entidad e introduciendo los planes preventivos de recuperación como herramientas de anticipación y gestión de riesgos de las entidades aseguradoras

¹ El concepto de vehículos personales ligeros engloba a los denominados “vehículos de movilidad personal”(VMP) y a otros vehículos motorizados no incluidos dentro del concepto legal de “vehículos a motor”.

² Con ello se da cumplimiento a las recomendaciones efectuadas por la **Autoridad Europea de Seguros y Pensiones de Jubilación (EIOPA)**

En el marco de la **Unión Europea** abría que referirse, en primer lugar, a la **Directiva 2009/103**, *Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles*³, que permite a los residentes de la Unión Europea, sobre la base de una prima única, viajar por la Unión sin necesidad de contratar un seguro adicional. Esta Directiva constituye, por lo tanto, una importante herramienta legislativa que sustenta el funcionamiento del mercado único.

En 2017, la Comisión realizó una **evaluación del funcionamiento de la Directiva** y en particular de su eficiencia, eficacia y coherencia con otras políticas de la Unión. El estudio concluyó que, si bien, se cumplían globalmente la mayor parte de los objetivos, sería conveniente aportar modificaciones en ámbitos concretos. Esta revisión supuso la aprobación en noviembre de 2021, de la **Directiva 2021/2118**⁴ que ahora se transpone⁵.

En primer lugar, y ante la llegada al mercado de nuevos tipos de vehículos motorizados, la Directiva completa y amplía el **concepto de vehículo**⁶ y **hecho de la circulación**, para proporcionar una mayor protección a las víctimas. En lo que se refiere a vehículos eléctricos ligeros que no entren en esta definición, quedarán excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103, sin embargo, los Estados miembro pueden exigirles, en virtud de su Derecho nacional, un seguro.

El concepto **circulación de vehículo**, ha sido aclarado por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en diversas sentencias: asuntos **Vnuk**, **Rodrigues de Andrade** y **Torreiro**. El Tribunal entiende que los vehículos automóviles están destinados habitualmente a servir como medio de transporte, con independencia de sus características y que la circulación de estos comprende toda utilización de un vehículo

³ Directiva 2009/103 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. DOUE L Núm. 263. 7 de octubre 2009.

⁴ Directiva 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2021, por la que se modifica la Directiva 2009/103 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. DOUE L Núm. 430. 2 de diciembre 2021.

⁵ Véase [tabla comparativa de transposición de la Directiva en algunos países de la UE](#)

⁶ Se entiende por 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 Directiva.

que sea conforme con su función habitual de medio de transporte, con independencia del terreno en el que se utilice y de si está parado o en movimiento. Este mismo criterio ha sido recogido en la Directiva.

La norma pretende también **evitar controles injustificados** del seguro de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro. Los países tampoco deben conservar los **datos personales** tratados exclusivamente con el fin de llevar a cabo un control del seguro durante un período superior al necesario para comprobar si un vehículo posee una cobertura de seguro válida. Una vez comprobados, deben ser suprimidos.

Cuando las entidades tengan en cuenta las **certificaciones de antecedentes siniestrales** con vistas a determinar las primas de los seguros de vehículos automóviles, no deben incurrir en discriminaciones basadas en la nacionalidad. Por otra parte, las entidades aseguradoras deben tratar las certificaciones de antecedentes siniestrales de otro Estado miembro como equivalente a una certificación de antecedentes siniestrales nacional.

La Directiva de 2009 establecía distintas fechas de referencia para volver a calcular periódicamente los **importes mínimos de cobertura** en los distintos Estados miembro, lo que ha dado lugar a disparidades entre los importes mínimos de cobertura en función del país. A fin de garantizar una protección mínima equivalente en toda la Unión, la Directiva 2021/2118 armoniza dichos importes mínimos e introduce una disposición de revisión uniforme que utiliza como referencia el índice de precios de consumo armonizado publicado por Eurostat.

La directiva ahora transpuesta amplía las funciones del **Consorcio de Compensación de Seguros** al incluir entre éstas, la indemnización de los daños a las personas y a los bienes por los accidentes ocasionados por un vehículo a motor asegurado en una entidad aseguradora cuando ésta esté incurso en un procedimiento concursal o de liquidación de insolvencia.

La norma también garantiza la protección de los perjudicados en accidentes en los que esté implicado un **remolque arrastrado por un vehículo**, para los que se haya suscrito un seguro de responsabilidad civil independiente del vehículo tractor.

Por último, el texto recoge una declaración de la Comisión, en la que, entre otros puntos, se compromete a estudiar **las preocupaciones expresadas reiteradamente por el Parlamento Europeo** en relación con las diferencias entre los Estados miembro en relación con los **plazos de prescripción**, es decir, el plazo pertinente durante el cual una parte perjudicada puede presentar una reclamación.

Información adicional

Puede consultar los siguientes Documentos de Trabajo elaborados, por el Departamento de Documentación, para la Comisión de Economía, Comercio y Transformación Digital en los que se recoge:

- [Documentación que acompaña al proyecto](#)
- [Estudios](#)
- [Documentos comparativos y texto derogado](#)
- [Directiva que se transpone](#)

Igualmente, se encuentra a su disposición la [bibliografía](#) de apoyo a la tramitación legislativa del Proyecto elaborada por la Biblioteca del Congreso de los Diputados, que puede ser actualizada o ampliada durante su tramitación.