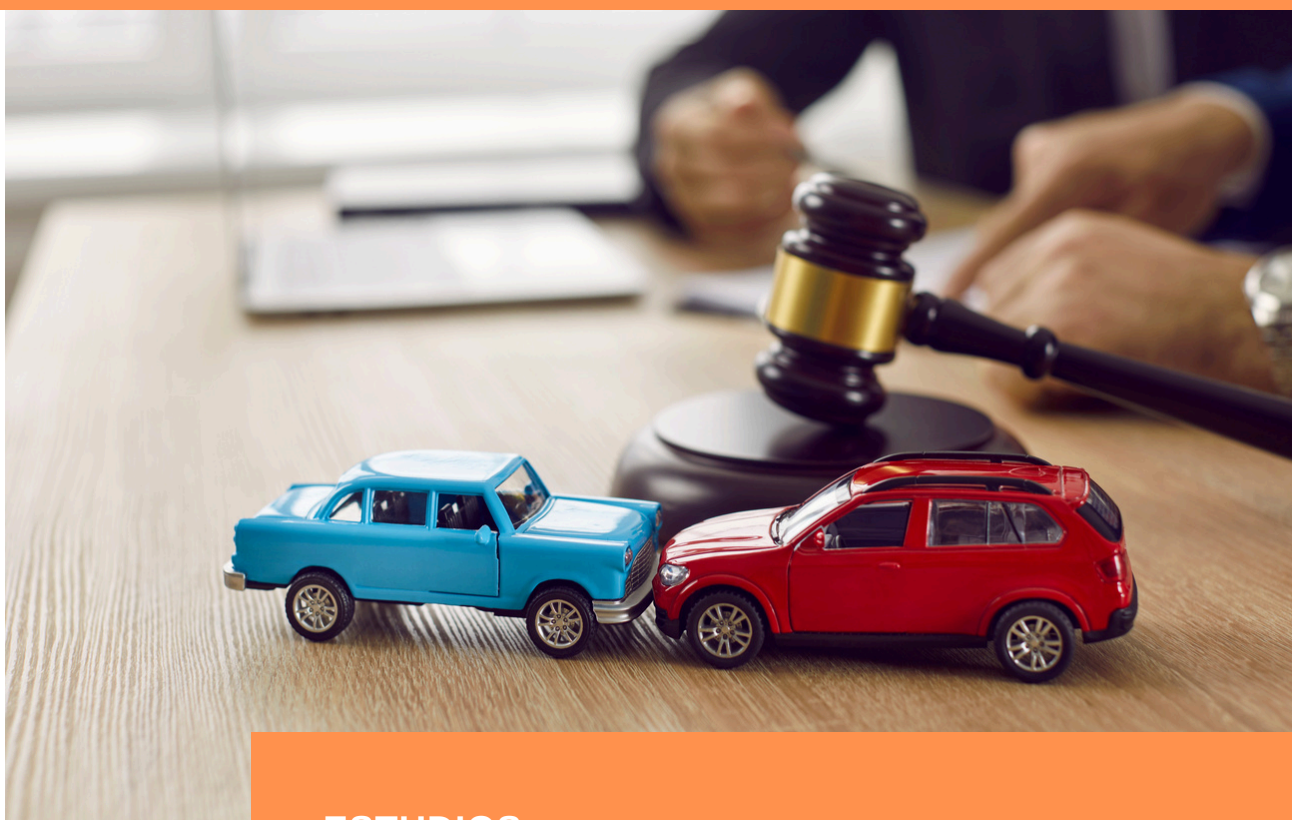


Proyecto de Ley por la que se modifican el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre y la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades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

[121/000022]



ESTUDIOS

Gago Muñiz, M. C. (2023). Las nuevas formas de movilidad urbana y su incidencia en la siniestralidad. *Revista de Investigación CUGC*, 16, 781-886

La movilidad urbana ha experimentado importantes cambios a lo largo de las últimas décadas: hemos pasado de un concepto de ciudades diseñadas para favorecer la circulación de los vehículos a motor a otro modelo de ciudad libre de emisiones en la que las que los automóviles deben ceder espacio a otras formas de movilidad más sostenible. Estamos asistiendo a una auténtica proliferación de vehículos de movilidad personal, que han aparecido como solución práctica a los problemas de movilidad de una parte de la población pero, al mismo tiempo, se han producido otros problemas, como el aumento de la siniestralidad y la conflictividad con otros usuarios. En este contexto, se trata de determinar si estos microvehículos constituyen una alternativa práctica, segura y sostenible a los problemas de movilidad urbana actual o más bien una moda pasajera cuyos inconvenientes superan a las ventajas que puedan aportar.

García-Valle Pérez, M. (2024). **Vehículo de movilidad personal versus «artefacto»: implicaciones a efectos de responsabilidad civil y de responsabilidad penal.** *Tráfico y Seguridad Vial*, 292, 1-8

Cada día es más frecuente ver como los conductores de patinetes eléctricos y otros vehículos de características similares conducen por nuestras ciudades realizando conductas típicas de posibles delitos contra la seguridad vial, como, por ejemplo, conducirlos con temeridad manifiesta poniendo en peligro la vida o la integridad de las personas. En principio, dichos vehículos podrían formar parte de una nueva categoría de vehículos de movilidad personal que desde el 2020 están siendo regulados por nuestra normativa, pero, como analizaremos a continuación, dependiendo de sus características no lo serán y ello podrá afectar al régimen de responsabilidad civil y penal que se les aplicará a sus conductores.

Hurtado Yelo, J. J. (2023). El patinete eléctrico. **Difícil aproximación a su consideración como vehículo de movilidad personal (VMP) o ciclomotor.** *Tráfico y Seguridad Vial*, 284, 1-8

Aquí se analiza la STS, Sala 2ª, Pleno, núm. 120/2022, de 10 de febrero, que estudia si el patinete eléctrico puede considerarse como vehículo de movilidad personal o ciclomotor a los efectos de los delitos contra la seguridad vial.

Jiménez Moriano, O. (2021). **La responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, tras cumplirse 5 años de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre.** *Tráfico y Seguridad Vial*, 260, 1-35

En enero del 2021 se han cumplido cinco años de vigencia de la reforma introducida por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, que modificó de forma sustancial el R.D. Legislativo 8/2004, de 29 de octubre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Es el momento óptimo, así pues, de efectuar una recapitulación acerca de las principales cuestiones relacionadas con la responsabilidad civil que generan los

accidentes de tráfico. En este trabajo se analizarán: el riesgo como presupuesto de dicha responsabilidad, las causas de exoneración o la culpa de los menores de 14 años o personas sin capacidad de culpa civil. Asimismo, repasaremos el ámbito territorial y cuantitativo del seguro obligatorio, además de los mecanismos de reclamación y de los relativos a los siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado. La valoración de los daños constituye uno de los principales ejes vertebradores del sistema, y a ella vamos a dedicar la última parte de este estudio.

Morell Aldana, L. C. (2023). Soluciones de movilidad sostenible personal: pronunciamientos de nuestros Tribunales. *Práctica de Derecho de Daños*, 155, 1-16

Los vehículos de movilidad personal y las bicicletas eléctricas, incluidas las de carga, han llegado para quedarse. Son formas de auxilio a la movilidad, económicas y ecológicas y su uso se promueve desde la Unión Europea hasta a nivel local. Sin embargo, su proliferación ha dado lugar al surgimiento de responsabilidad por su funcionamiento, tanto civil, causando daños a terceros; como penal, por la comisión de ilícitos a bordo de VMP y E-bikes y finalmente administrativa, cuando no se respeta la legislación en materia de tráfico.

Morillas Jarillo, M.J. (2023). 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. *Cuadernos de derecho privado*, 5, 100-143

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.

Peñas Moyano, M.J. (2022). Sistemas de garantía de seguros. *Revista de Derecho del Sistema Financiero*, 4, 1-29

A pesar de que finalmente la revisión realizada de la Directiva Solvencia II no haya abordado la previsión y elaboración de un régimen, aunque fuera mínimo, sobre un sistema de garantía de seguros aplicable a todo el espacio europeo, no cabe duda de que la implementación de instrumentos de este tipo resulta necesaria para profundizar en la protección de los asegurados, en particular, de los que resulten perjudicados por determinadas situaciones que afecten a las entidades aseguradoras, como puede ser su insolvencia. Un sistema de garantía obligatorio, equilibrado y homologable en los distintos Estados miembros implicaría apuntalar de modo significativo la estructura del mercado asegurador

Ramos Muñoz, D., Cerrato García, E. y Bosque Argachal, C. (2022). **Responsabilidad de los supervisores financieros y las autoridades de resolución en España.** *Revista española de Derecho Administrativo*, 221, 1-45

Los tribunales españoles no declaran responsables a las autoridades supervisoras. España sigue un modelo de regulación y supervisión financiera sectorial (banca, valores, seguros). En lo relativo a la responsabilidad de las autoridades de supervisión, sin embargo, los tribunales son plenamente coherentes: un análisis exhaustivo de todos los casos donde se ha solicitado la responsabilidad de las autoridades de supervisión financiera arroja un resultado claro, y algo preocupante: los tribunales nunca han considerado que se diesen los elementos necesarios para apreciar la responsabilidad. En este artículo analizamos los fundamentos de la supervisión financiera, y el modelo de supervisión, y las normas que regulan la responsabilidad de los supervisores. A continuación, desglosaremos los criterios de la responsabilidad, y trataremos de explicar la actitud de los tribunales españoles al aplicarlos, y complementaremos este análisis de lo general a lo particular con un análisis de lo particular a lo general, que partirá de los casos concretos decididos por los tribunales en esta materia. Cerraremos con las consideraciones de Derecho de la Unión Europea en esta materia. Nuestra conclusión es que, aunque la norma y la jurisprudencia en materia de responsabilidad por parte de los tribunales españoles arrojen un resultado sorprendente (ausencia de responsabilidad en la práctica) estos no se encuentran desalineados con la jurisprudencia europea en la materia, y no cierran la puerta a la posibilidad de que la responsabilidad se aprecie en algún caso futuro.

Tapia Hermida, A. J. (2023). **La exclusión de las bicicletas con pedaleo asistido del ámbito del seguro obligatorio de la responsabilidad civil del automóvil: Sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de octubre de 2023, asunto C-286/22: KBC Verzekeringen.** *La ley Unión Europea*, 119, 1-9

Este comentario examina la Sentencia de la Sala Quinta del TJUE 12 de octubre de 2023 que resuelve la petición de decisión prejudicial planteada ante el TJUE por el Tribunal de Casación de Bélgica que tiene por objeto la interpretación del art. 1.1º, sobre el concepto de vehículo de la Directiva 2009/103/CE declarando la exclusión de las bicicletas con pedaleo asistido de su ámbito.

Yáñez de Andrés, A. (2023). **El seguro voluntario cubre las indemnizaciones que excedan del baremo del seguro obligatorio en accidentes de tráfico, cuya valoración y cuantificación corresponde únicamente al tribunal sentenciador: Sentencia TS (Sala Segunda, de lo Penal) de 16 de febrero de 2023 (Nº rec. 10418/2022, Nº sent.103/2023).** *Diario La Ley*, 10274, 1-3

La sentencia reseñada ha venido a confirmar con una claridad absoluta algo que, por obvio, ha pasado desapercibido por demasiado tiempo, confundiendo lo que es la vinculación del baremo, que rige en el seguro obligatorio correspondiente a la responsabilidad por riesgo en accidentes de circulación, con lo que es el ámbito en el que se produce dicha vinculación, que no alcanza a la responsabilidad por culpa, ni al seguro voluntario que pueda pactarse complementariamente y por el que se pagan también las primas correspondientes.

Yáñez de Andrés, A. (2024). **Oferta o respuesta motivada del asegurador y proceso judicial.: Necesaria concordancia.** *Diario La Ley*, 10485, 1-3

Se analiza la modificación del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, titulado «Satisfacción de la indemnización en el ámbito del seguro obligatorio». «Obligaciones del asegurador y del perjudicado»