

A vueltas con la cobertura de los accidentes de circulación causados dolosamente

Auto de la Sala 2ª del Tribunal Supremo de 29 de abril de 2025 en el que plantea una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea

José Antonio Badillo Arias

Asesor

Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones

Planteamiento de la cuestión

El pasado 29 de abril de 2025, la Sala Segunda del Tribunal Supremo (TS) dictó un Auto en el que plantea una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE). Los hechos que motivaron las resoluciones de instancia y el propio auto tienen que ver con el atropello intencionado por parte del conductor de un vehículo que, tras una discusión en el interior de una discoteca, entró en su vehículo y se dirigió a gran velocidad contra la víctima con la intención de acabar con su vida. Tras embestirlo de forma violenta, efectuando un giro de 180º, cambió el sentido y volvió a arrollarle por segunda vez, causándole graves lesiones que le ocasionaron la muerte a las pocas horas.

Una de las particularidades de este asunto es que el vehículo carecía de seguro, motivo por el que las sentencias de instancia condenaron como responsable civil directo al Consorcio de Compensación de Seguros (CCS). La sentencia de la Audiencia Provincial (AP) de Barcelona condena al CCS por unas cuantías superiores al baremo, mientras que la sentencia del Tribunal Superior de Justicia (TSJ) de Cataluña, de 7 de marzo de 2023, mantiene la condena a dicha entidad, pero adaptando las cuantías al baremo.

Ante el recurso de casación del CCS, la Sala de lo Penal del TS decide plantear una cuestión prejudicial al TJUE.



Lo llamativo de esta resolución es que indica a continuación que el riesgo de la circulación está también asegurado por el seguro voluntario (cuestión que, aunque no se hace mención, también lo estaba en todos los supuestos analizados anteriormente por el alto tribunal, pues no olvidemos que todas las entidades que operan en nuestro país aseguran el seguro obligatorio y el seguro voluntario de responsabilidad civil), con lo cual, añade la sentencia, se desplazan del ámbito del seguro obligatorio al voluntario.

Antecedentes

Desde el año 1997, en el que la Sala 2ª del TS llegó al primer acuerdo de Sala sobre la cobertura de los hechos dolosos por parte de las entidades aseguradoras que amparan la responsabilidad civil de su asegurado, la Sala ha adoptado posiciones cambiantes¹ sobre la cobertura de los hechos dolosos por parte de las aseguradoras de responsabilidad civil.

Dicho acuerdo fue reflejado en la conocida sentencia de 29 de mayo de 1997 (RJ 1997\3637) –que supuso un antes y un después sobre esta materia–, casando la sentencia de la Audiencia Provincial de Córdoba, que absolvía a la aseguradora, y dando la razón a los recurrentes, que pretendían su condena, en virtud de lo indicado en el artículo 76 de la Ley de Contrato de Seguro (LCS). Esta sentencia contó con el voto particular del magistrado Soto Nieto, con la adhesión del magistrado Manzanares Samaniego.

Esta resolución considera que el Seguro obligatorio de automóviles (SOA) no constituye tanto un medio de protección del patrimonio del asegurado como un instrumento de tutela de los terceros perjudicados. En consecuencia, se trata de amparar a las víctimas frente al riesgo generado por la circulación de vehículos de motor, dando cobertura a las indemnizaciones procedentes, con independencia de que el evento generador del daño sea un ilícito civil o un ilícito penal, sea culposo o doloso, siempre que el daño se haya cometido con un vehículo de motor y con motivo de la circulación.

No obstante lo anterior, al menos en materia de circulación de vehículos, que era donde más supuestos se daban, la cuestión fue regulada por el apartado 3 del artículo 3 del Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el RD 7/2001 de 12 de enero, que, en consonancia con el artículo 1.6 de la Ley que desarrolla (LRCSVM), y que fue modificado por el artículo 71 de la Ley 14/2000 de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, disponía que: *en todo caso no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes.*

Así pues, con la redacción dada por la LRCSVM y por el Reglamento derogado –en los mismos términos que el actual–, a partir de la entrada en vigor de esta norma, pensábamos que quedarían fuera de la cobertura aseguradora los hechos dolosos ocasionados por los conductores de vehículos a motor y que esta cuestión, al menos en el ámbito circulatorio, estaba resuelta. De este modo, la sentencia de la Audiencia Provincial de Sevilla (Sección 1ª) de 30 de diciembre de 2000 (ARP 2000/3109) afirmó con rotundidad que con la modificación del artículo 1.4 de la LRCSVM quedaban despejadas definitivamente por el legislador las posibles dudas interpretativas. Esta sentencia, además de enumerar las razones que conducen a la exclusión de los hechos dolosos, consideraba que a ello se oponen no sólo los textos legales y los principios jurídicos, sino el texto expreso de la Ley.

Pues bien, esto no fue así, ya que el Tribunal Supremo ha mantenido una postura diferente que nos hacía pensar que el problema era insoluble, como puso de manifiesto en numerosas resoluciones. A partir de la citada modificación legislativa, se dictaron las siguientes sentencias: SSTS (Sala 2ª) de 7 de febrero de 2001 (RJ 2001\358), 8 de abril de 2002 (RJ 2002\5093), 28 de octubre de 2003 (RJ 2003\8399), 23 de junio de 2004 (RJ 2004\5446), 20 de julio de 2004 (RJ 2004\5465), 29 de junio de 2006 y 11 de octubre de 2004 (RJ 2004\7890). (En esta última, aunque no se analizaba un hecho de la circulación, se hace alusión a los aseguramientos obligatorios, como el referente a la circulación vial, en los cuales la Sala, en Acuerdos Plenarios de fechas 14 de diciembre de 1994 y 6 de marzo de 1997, trató sobre la responsabilidad civil de las aseguradoras).

¹ A esta expresión se refiere el magistrado MAZA MARTÍN, en su voto particular a la STS (Sala 2ª), de 20 de marzo de 2013 (RJ\2013\8070), en contra de la asunción por parte de las aseguradoras de los hechos dolosos de su asegurado, al señalar: *Curioso ejemplo, en definitiva, de deambular «sinuoso» en expresión de la propia recurrente, culminado hasta la fecha por la Resolución a la que este Voto se adjunta...*

En todas ellas, con distintos matices, el Tribunal Supremo mantuvo la cobertura por parte de las aseguradoras de hechos dolosos. Sirva como ejemplo de su argumentación la STS (Sala 2ª) de 28 de octubre de 2003 (RJ 2003/8399).

El acuerdo de la Sala Segunda del Tribunal Supremo de 24 de abril de 2007

Pese a lo dicho, hubo alguna sentencia que nos hacía pensar que en el seno de la propia Sala 2ª existían voces que discrepaban del criterio de la mayoría, lo cual indicaba, cuanto menos, que la construcción doctrinal del alto tribunal, para dar cobertura a estos supuestos por parte de las aseguradoras, tenía ciertas fisuras, por lo que no sería extraño que en el futuro nos encontráramos con un cambio de rumbo en su doctrina sobre esta cuestión que fuera más acorde con lo preceptuado en la normativa que regula la responsabilidad civil en la circulación de los vehículos a motor.

Y esto es precisamente lo que ocurrió con la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª) de 8 de mayo de 2007 (RJ 2007\2873)², en la que parece que se reconduce la situación, estableciendo una nueva doctrina que, en síntesis, excluye de los hechos de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento para la comisión de delitos dolosos.

Sin duda, el asunto se había vuelto a debatir en el seno del alto tribunal y por ello la citada sentencia transcribe el Acuerdo nº 1/2007 de la Sala General de la Sala 2ª del Tribunal Supremo, de 24 de abril de 2007 (JUR 2007\130518), que establecía lo siguiente: *No responderá la aseguradora, con quien se tenga concertado el seguro obligatorio de responsabilidad civil, cuando el vehículo de motor sea el instrumento directamente buscado para causar daño personal o material derivado del delito. Responderá la aseguradora por los daños diferentes de los propuestos directamente por el autor.*

Podría decirse, en base al acuerdo adoptado por la Sala 2ª del TS, que existen supuestos distintos al dolo directo que sí quedarían cubiertos por el SOA, como los delitos contra la seguridad en el tráfico –que no ofrecen ninguna duda–, los daños producidos por los «conductores suicidas», el ladrón de un vehículo que atropella al propietario que intenta detenerle, los daños causados por vehículos robados durante su huida –normalmente a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado–, el atropello a un policía en un control o los tirones de bolso que causa daños a la víctima. En estos casos no se puede decir que hay una intencionalidad de matar o lesionar a la víctima, puesto que las pretensiones de los delincuentes son robar, huir de la policía o la realización de una apuesta. Se trata, en la mayoría de los casos, de actos dolosos, pero configurados por la jurisprudencia como «dolo eventual» que, aunque pueda ser discutible, tendrían cabida en el SOA, tras el acuerdo adoptado por el alto tribunal.

Por tanto, a partir de este acuerdo, hubo cierta seguridad jurídica cuando nos encontrábamos con un accidente de esta naturaleza. Así, en líneas generales, las entidades aseguradoras transaban extrajudicialmente estos supuestos considerados como «dolo eventual» y no lo hacían respecto a los hechos calificados como «dolo directo».

² Vid. comentario de esta sentencia de REGLERO CAMPOS, L.F., «Los daños dolosos y el hecho (o accidente) de la circulación» (Notas a la Sentencia de la Sala 2ª del Tribunal Supremo de 8 de mayo de 2007), *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, Nº 7, julio-agosto 2007, pág. 48 y ss. También se refiere a esta sentencia, YZQUIERDO TOLSADA, M., «Evolución de la responsabilidad civil y el seguro de responsabilidad civil en los últimos 10 años», *X Congreso de Responsabilidad Civil y Seguro*, Madrid, INESE, octubre, 2008, pág. 20 y ss.

Para MAZA MARTÍN, J.M., «Jurisprudencia del dolo en siniestros de responsabilidad civil», *X Congreso de Responsabilidad Civil y Seguro*, Madrid, INESE, octubre de 2009, pág. 6, «este acuerdo representa, o al menos debería representar, una verdadera inflexión en la línea doctrinal seguida hasta ese momento por la Sala Segunda, aunque sólo sea porque supone el reconocimiento de esa necesidad de tener que replantear su doctrina tras las reformas legales y la incorporación, prácticamente literal, de los innovadores preceptos que, a su vez, significan una indudable voluntad del Legislador de corregir la anterior interpretación, único motivo que justifica las reformas».

En el mismo sentido, SOTO NIETO, F., «Daños originados por actuación dolosa del asegurado. Doctrina prevalente sobre el dictado de responsabilidad asignable a la compañía aseguradora», *Diario La Ley*, Nº 7872, Sección Doctrina, 4 de junio de 2012.

El caso de la Sentencia de la calle Larios de Málaga y la jurisprudencia posterior

Con lo que acabamos de indicar en el epígrafe anterior, las cosas parecían estar encaminadas, pero en el año 2011 la Sala 2ª del Tribunal Supremo vuelve a dar otro giro sobre la cobertura o no de los hechos dolosos por parte de las aseguradoras. De este modo, la STS (Sala 2ª) de 16 de abril de 2011 (JUR 2011\184184), conocida como el caso de la calle Larios de Málaga, vuelve a abrir de nuevo la vieja polémica sobre la cobertura del seguro de los hechos dolosos ocasionados con vehículos a motor por los asegurados.

Los hechos que dan lugar a esta última resolución se refieren a la irrupción por parte del acusado, al volante de su vehículo, en la calle Larios de Málaga, peatonal y cortada al tráfico, a través del espacio existente entre unos grandes maceteros situados al inicio de la vía. Tras acelerar bruscamente, el acusado dirigió su vehículo contra las personas que se iba encontrando en su camino, atropellando a un total de 5 personas que caminaban por la referida calle peatonal, causándoles heridas de distinta consideración. Para la Sala, el atropello fue causado con dolo directo de lesionarlos: dolo directo que excluye en el caso la responsabilidad civil de la entidad aseguradora recurrente con arreglo al acuerdo de esta Sala de 24 de abril de 2007, relativo a la cobertura del seguro obligatorio de responsabilidad civil.

En el caso analizado, la sentencia reconoce que estamos ante un supuesto en que el vehículo es utilizado como instrumento para causar con dolo directo las lesiones que sufrieron los peatones atropellados; dolo directo que excluye en el caso la responsabilidad civil de la entidad aseguradora recurrente con arreglo al acuerdo de esta Sala de 24 de abril de 2007, relativo a la cobertura del seguro obligatorio de responsabilidad civil.

Ahora bien, lo llamativo de esta resolución es que indica a continuación que el riesgo de la circulación está también asegurado por el seguro voluntario (cuestión que, aunque no se hace mención, también lo estaba en todos los supuestos analizados anteriormente por el alto tribunal, pues no olvidemos que todas las entidades que operan en nuestro país aseguran el seguro obligatorio y el seguro voluntario de responsabilidad civil), con lo cual, añade la sentencia, se desplazan del ámbito del seguro obligatorio al voluntario. Así, pese a que, además, la póliza contiene una cláusula que excluye la cobertura de los hechos dolosos del asegurado, la Sala considera que esta excepción, en virtud del artículo 76 de la Ley de Contrato de Seguro, no es oponible a los terceros perjudicados y, en consecuencia, desestima el recurso de casación de la entidad aseguradora.

La doctrina de esta sentencia fue posteriormente confirmada por la STS (Sala 2ª), de 20 de marzo de 2013 (RJ\2013\8070), en un supuesto también referido a un accidente de circulación. En el mismo sentido que la anterior, sostiene que los hechos dolosos del asegurado están cubiertos por el seguro voluntario de responsabilidad civil, en virtud del artículo 76 LCS.

Esta última sentencia cuenta con un interesante voto particular del magistrado Sr. Maza Martín³, al que se adhiere el magistrado Martínez Arrieta, que discrepa del acuerdo de la mayoría de los componentes de la Sala.

En todo caso, debemos entender que, en la actualidad, después de los diferentes vaivenes de la Sala 2ª del TS sobre esta cuestión, el alto tribunal considera que los daños dolosos del asegurado han de ser indemnizados por la

³ A nuestro juicio, es muy significativo el voto particular contenido en la citada sentencia del magistrado Maza Martín, que hace un recorrido en el que analiza los distintos cambios dados por la Sala 2ª sobre la cobertura de los hechos dolosos por parte de las entidades aseguradoras, para afirmar que no tiene sentido que se excluyan estos hechos por el SOA, que se rige por criterios de socialización del riesgo y su cobertura, y, sin embargo, deban cubrirse hechos expresamente excluidos de su cobertura por el seguro voluntario, configurado por el contenido de la voluntad de las partes contratantes. Además, añade este magistrado, que *no existe justificación alguna para que la exclusión de las acciones dolosamente cometidas de la categoría de «hecho de la circulación», expresamente recogida en sede del Seguro Obligatorio, no se aplique igualmente al otro tipo de Seguro del Automóvil, cuando el objeto de éste es, desde un principio, el mismo del anterior.*

entidad aseguradora en base al seguro voluntario de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, sin perjuicio del derecho de repetición que le asiste frente al conductor causante de los daños.

La Directiva 2021/2118 sobre el seguro de responsabilidad civil de la circulación de vehículos a motor

El 2 de diciembre de 2021, el Diario Oficial de la Unión Europea publicó 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.

La directiva, entre otras modificaciones, ha incidido de forma notable en los conceptos de «vehículo» y «hecho de la circulación». Es más, aunque no se diga expresamente, entendemos que la definición de estos conceptos ha sido, en gran medida, lo que ha motivado la modificación de la directiva. Esto ha sido debido a la jurisprudencia del TJUE de los últimos años, que ha incidido sobre estas dos nociones, sobre todo en la consideración de hecho de la circulación, que no estaba definida en la Directiva codificada 2009/103/CE.

Con respecto a los hechos intencionados causados por vehículos, el Considerando 9 dispone que debe permitirse a los Estados miembros seguir aplicando sus prácticas jurídicas consistentes en excluir tales daños del seguro obligatorio de vehículos automóviles o en reclamar al responsable de la lesión o de los daños el importe de la indemnización del seguro abonada al perjudicado. No obstante, para no reducir la protección conferida por la Directiva 2009/103/CE, 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. En definitiva, que los Estados miembros deben buscar mecanismos para que los perjudicados por hechos deliberados ocasionados con vehículos a motor sean indemnizados en los términos de la Directiva 2009/103/CE.

El Proyecto de Ley de modificación de la LRCSCVM

El Proyecto de Ley de modificación de LRCSCVM para transponer la Directiva 2021/2118 ha trasladado, casi literalmente, el mandato de dicha directiva en lo que se refiere al concepto de «circulación de vehículos», incluyendo también las previsiones recogidas en algunos de sus considerandos.

En el apartado 3 del nuevo artículo 1 bis del Proyecto de Ley se definen los «hechos de la circulación», como «toda utilización de un vehículo a motor que sea conforme con la función del vehículo como medio de transporte en el momento del accidente, con independencia de las características de éste, del terreno en el que se utilice el vehículo y de si está parado o en movimiento».

En sentido negativo, el apartado 4 del citado artículo 1 bis del Proyecto de Ley indica que no son hechos de la circulación, entre otros, «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».

La letra b) del mencionado apartado 4 del artículo 1 bis del Proyecto de Ley, que excluye como hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como medio para causar deliberadamente daños a las personas o en los bienes,

cumple con el mandato del Considerando 9, que da opción a los Estados miembros a regular estos hechos delictivos, si bien, como se indica en la letra b), la víctima va a quedar protegida, no en los términos de la Directiva 2009/103/CE, en lo que se refiere a los límites asegurados, como indica dicho Considerando, sino con los límites del SOA, que son mucho más favorables para las víctimas. Se ha considerado que no se puede dar un trato desigual a las víctimas de accidentes de circulación en función de la intencionalidad del conductor del vehículo. Esta nueva función del Consorcio de Compensación de Seguros, que interviene dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio (art. 11.1, pf. 1º), se ha incluido en la letra g) del artículo 11.1 de la ley.

El mandato de la Directiva es claro: los perjudicados deben ser indemnizados por esos daños de la manera más similar posible a como 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.

En este caso, aunque puede ser un asunto discutible, se ha decidido no dar «carta de naturaleza» a los hechos dolosos como hechos de la circulación –de ahí su exclusión en el artículo 1 bis–, si bien, como las víctimas de estos hechos deben quedar protegidas en los términos indicados, se ha decidido que sea el CCS, que tiene funciones tendentes a proteger a las víctimas en determinados supuestos anómalos, el que se haga cargo de indemnizar estos daños.

Asimismo, se ha considerado utilizar la misma expresión de la Directiva 2021/2118: «hechos deliberados» y no «hechos dolosos o intencionados», que se corresponde quizá mejor con nuestros conceptos jurídicos. En todo caso, cabe pensar que los hechos deliberados son análogos a los hechos dolosos o a los hechos intencionados.

El Auto de la Sala 2ª del Tribunal Supremo de 29 de abril de 2025

Como se ha indicado al inicio, el pasado 29 de abril la Sala Segunda del Tribunal Supremo dictó un Auto en el que plantea una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE).

Los hechos que dan lugar a esta resolución se refieren a que, en la madrugada del día 12 de julio de 2020, el acusado mantuvo una discusión con otra persona mientras se encontraban en el interior de una discoteca, tras lo cual continuó la discusión en el exterior. Posteriormente, cogió su vehículo e embistió varias veces a la víctima, produciéndole graves lesiones que le ocasionaron la muerte a las pocas horas.

Al no tener seguro el vehículo con el que el acusado atropelló de forma intencionada a la víctima, la sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona condena al CCS como responsable civil directo, conjunto y solidario al abono de esas indemnizaciones, sin perjuicio de su derecho a repetir, por unas cuantías superiores al baremo; mientras que la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, de 7 de marzo de 2023, mantiene la condena a dicha entidad, pero adaptando las cuantías al baremo.

La representación del CCS recurrió en casación, argumentando que no nos encontramos ante un hecho de la circulación, de acuerdo con lo establecido en el art. 1.1 y 1.6 LRCSCVM. Además, existe el Acuerdo nº 1/2007 de la Sala General de la Sala 2ª del Tribunal Supremo, de 24 de abril de 2007 (JUR 2007\130518), que establecía lo siguiente: «No responderá la aseguradora, con quien se tenga concertado el seguro obligatorio de responsabilidad civil, cuando el vehículo de motor sea el instrumento directamente buscado para causar daño personal o material derivado del delito. Responderá la aseguradora por los daños diferentes de los propuestos directamente por el autor».

No cabe olvidar que la cobertura del CCS es dentro del ámbito del seguro obligatorio de automóviles y que la posición de la Sala es que las entidades deben responder en estos casos, no por el SOA, sino por el seguro voluntario de responsabilidad civil, de acuerdo con lo establecido en el art. 76 LCS (acción directa).

Quizá, por tal motivo –porque si aplica dicho acuerdo de Sala, entiendo que debería estimar el recurso de casación del CCS–, el Alto Tribunal plantea la cuestión prejudicial sobre la base del Considerando 9 de la Directiva 2021/2118, en relación con la Directiva 2009/103/CE, con la pretensión de aplicar al asunto la Ley 35/1995, de 11 de diciembre, de ayudas y asistencia a las víctimas de delitos violentos y contra la libertad sexual. Es decir, el Alto Tribunal, para proteger a los perjudicados en el caso comentado, pregunta al TJUE si se podrían aplicar al caso las previsiones de la citada Ley 35/1995, de 11 de diciembre. Si así fuera, sería el Estado el obligado al pago y no el CCS.

De este modo, el Tribunal Supremo plantea al TJUE las siguientes, y subsidiariamente concatenadas, cuestiones prejudiciales:

1. El principio de equivalencia de la cobertura indemnizatoria para todas las víctimas derivadas del uso de vehículos de motor, incluidas aquéllas que lo son como consecuencia de una agresión intencionada utilizando como instrumento el vehículo en movimiento, expresamente proclamado por el Considerando (9) de la Directiva 2021/2118, ¿constituye derecho de la Unión Europea eficaz desde la versión inicial de la Directiva 2009/103/CE?

2. En caso de respuesta afirmativa, un sistema de indemnizaciones a cargo del Estado que incluye a las víctimas de delitos dolosos cometidos con vehículos de motor, pero reduce las cuantías de las indemnizaciones (en ocasiones hasta por debajo de la mitad) y excluye a algunos beneficiarios, ¿puede considerarse similar al régimen del seguro obligatorio y, por tanto, hacer claudicar la necesidad de incluir a tales víctimas en las coberturas previstas en la Directiva 2009/103/CE?

En todo caso, como se ha indicado, el Proyecto de ley de modificación de la LRCSCVM, que transpone la Directiva 2021/2118, que está a punto de aprobarse en el Parlamento, puede resolver, finalmente, un problema que, en palabras de Soto Nieto, parecía insoluble⁴, como es la cobertura de los hechos intencionados ocasionados por un vehículo a motor. Así, tras las previsiones del Considerando 9 de esta directiva, si no cambian las cosas⁵, será, precisamente, el CCS el que deba indemnizar los daños ocasionados de forma deliberada por el conductor de un vehículo a motor.

⁴ SOTO NIETO, F., «El seguro de responsabilidad civil general y el dolo. Solución a un tema conflictivo», Revista Española de Seguros, núm. 92, octubre-diciembre 1997, págs. 19 y ss. Para este autor *la aleatoriedad que es consustancial a la institución del seguro excluye de antemano la posibilidad de dar cabida en su seno a actuaciones intencionales del asegurado, como reconoce unánimemente la doctrina.*

⁵ Concluido el trámite de enmiendas en el Congreso, no se ha presentado ninguna relativa a esta cuestión.