



FACULTAD DE DERECHO

Análisis de las indemnizaciones derivadas de accidentes aéreos y su tratamiento fiscal.

Autor: Blanca María García-Mayoral Peña.

5º E-3 Analytics.

Derecho Tributario.

Madrid.

Marzo 2026.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
1. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA Y RELEVANCIA SOCIAL Y JURÍDICA.	1
2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.	1
3. DELIMITACIÓN DEL ESTUDIO.	2
CAPÍTULO I: RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS INDEMNIZACIONES POR ACCIDENTES AÉREOS.....	3
1. SISTEMAS DE RESPONSABILIDAD APLICABLES A LOS ACCIDENTES AÉREOS.	3
2. TABLA RESUMEN DE TIPOS DE DAÑO E INDEMNIZACIONES.	5
CAPÍTULO II: TRATAMIENTO FISCAL DE LAS INDEMNIZACIONES EN ESPAÑA. JURISPRUDENCIA, CONSULTAS VINCULANTES Y RESOLUCIONES RELEVANTES.	6
1. IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS (IRPF).	6
1.1. Aplicación de los baremos a través de ejemplos prácticos:.....	11
2. IMPUESTO SOBRE SUCESIONES Y DONACIONES (ISD).	14
3. IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES (IS).	17
4. IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO (IVA).	19
5. TABLA RESUMEN.....	21
CAPÍTULO III: ANÁLISIS DE CASOS PARADIGMÁTICOS.	22
1. CASO GERMANWINGS (2015).....	22
2. CASO SPANAIR (2008).....	22
2.1. La soberanía del Juez en la reparación del daño personal.	26
3. CASO SWIFTAIR (2014).	30
4. CASO AIR FRANCE 447 (2009).....	31
CAPÍTULO IV. EJEMPLOS DE CASOS PRÁCTICOS. (PRAXIS).....	33
1. IRPF.....	33
2. IVA & IS.	35
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE MEJORA.	40
1. TENSIÓN ENTRE REPARACIÓN ÍNTEGRA Y CAPACIDAD ECONÓMICA.	40
2. LA PARADOJA DEL RECONOCIMIENTO JUDICIAL.	40
3. EL PAPEL EXPANSIVO DEL BAREMO DE TRÁFICO.	41
4. LA AUSENCIA DE UN RÉGIMEN FISCAL ESPECÍFICO PARA GRANDES SINIESTROS.....	42
5. PROPUESTAS DE MEJORA.....	42
CAPÍTULO VI. BIBLIOGRAFÍA.....	44
1. LEGISLACIÓN.	44

2. DOCTRINA.....	45
3. JURISPRUDENCIA.....	47
4. TEXTOS Y MANUALES.....	48
CAPÍTULO VII: ANEXOS.....	50
1. DECLARACIÓN DE USO DE HERRAMIENTAS DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL.	50

ÍNDICE DE ABREVIATURAS.

AEAT:	Agencia Estatal de Administración Tributaria.
BOICAC:	Boletín Oficial del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas.
DGT:	Dirección General de Tributos.
DEG:	Derechos Especiales de Giro.
FMI:	Fondo Monetario Internacional.
IRPF:	Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.
IS:	Impuesto sobre Sociedades.
ISD:	Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones.
IVA:	Impuesto sobre el Valor Añadido.
LIRPF:	Ley del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.
LISD:	Ley del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones.
LIVA:	Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido.
RISD:	Reglamento del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones.
STS:	Sentencia del Tribunal Supremo.
TS:	Tribunal Supremo.
TSJ:	Tribunal Superior de Justicia.
TEAC:	Tribunal Económico-Administrativo Central.
TJUE:	Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
UE:	Unión Europea.

ÍNDICE DE TABLAS.

Tabla 1. Categorías de daño e indemnizaciones en accidentes aéreos	5
Tabla 2. Tabla 1.A. Perjuicio personal básico (baremo de daños por fallecimiento)	8
Tabla 3. Tabla 1.B. Perjuicio personal particular	9
Tabla 4. Tabla 1.C. Perjuicio patrimonial	10
Tabla 5. Tabla resumen del tratamiento fiscal de las indemnizaciones (IRPF, ISD, IS e IVA)	21
Tabla 6. Comparación fiscal en el caso Spanair: baremo, plus civil y Convenio de Montreal	26
Tabla 7. Exención fiscal de indemnización judicial superior al baremo	29

ÍNDICE DE GRÁFICOS.

Gráfico 1. Tratamiento fiscal de las indemnizaciones por accidentes aéreos en España. 6

INTRODUCCIÓN.

Los accidentes aéreos, aunque poco frecuentes, suelen tener consecuencias especialmente graves debido al elevado número de víctimas y al importante impacto personal, económico y social que generan. Como respuesta a estos daños, el ordenamiento jurídico prevé distintos mecanismos de indemnización destinados a compensar los perjuicios sufridos por las víctimas o sus familiares, ya sea por responsabilidad civil, por contratos de seguro o por otros títulos jurídicos. Estas indemnizaciones suelen alcanzar cuantías elevadas y presentan una naturaleza jurídica diversa, lo que plantea relevantes cuestiones en el ámbito tributario.

1. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA Y RELEVANCIA SOCIAL Y JURÍDICA.

El análisis del tratamiento fiscal de las indemnizaciones derivadas de accidentes aéreos resulta especialmente relevante, ya que afecta directamente a personas que se encuentran en situaciones de especial vulnerabilidad tras un siniestro. Desde un punto de vista social, una incorrecta tributación puede reducir significativamente la finalidad reparadora de la indemnización. Desde la perspectiva jurídica, la coexistencia de distintos impuestos (IRPF, ISD, Impuesto sobre Sociedades e IVA) y de normas estatales y autonómicas genera complejidad interpretativa, lo que justifica un estudio sistemático y clarificador de la materia.

2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.

El objetivo principal de este trabajo es analizar el régimen fiscal aplicable a las indemnizaciones derivadas de accidentes aéreos en el ordenamiento tributario español, identificando los impuestos que pueden resultar aplicables y las principales exenciones o límites existentes. Para ello, se emplea una metodología jurídico-descriptiva, basada en el estudio de las causas que dan origen a las indemnizaciones, su tipología y los criterios de cuantificación, con el fin de analizarlas desde la óptica de la normativa tributaria vigente, la doctrina administrativa y la jurisprudencia relevante, así como en el análisis de ejemplos prácticos que permitan comprender mejor la aplicación hermenéutica de las normas tributarias.

3. DELIMITACIÓN DEL ESTUDIO.

El trabajo se centra exclusivamente en el tratamiento fiscal de las indemnizaciones percibidas en el contexto de accidentes aéreos dentro del sistema tributario español. El análisis se limita a los principales impuestos afectados: IRPF, Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones, Impuesto sobre Sociedades e IVA.

CAPÍTULO I: RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS INDEMNIZACIONES POR ACCIDENTES AÉREOS.

1. SISTEMAS DE RESPONSABILIDAD APLICABLES A LOS ACCIDENTES AÉREOS.

El transporte aéreo internacional plantea riesgos que, cuando se materializan en un accidente, pueden tener consecuencias catastróficas tanto en vidas humanas como en bienes. Para responder a estas situaciones, el ordenamiento jurídico ha configurado un sistema de responsabilidad, distinto al régimen general de daños, donde el objetivo principal es garantizar que los pasajeros y sus familias reciban una compensación adecuada y rápida por los distintos daños que puedan haber sufrido.

En consecuencia, se ha legislado tanto a nivel internacional como europeo:

En primer lugar, el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, Montreal 1999¹, es el tratado internacional predominante que rige la responsabilidad de los transportistas aéreos. Este convenio ha sido ratificado por 136 Estados, incluyendo todos los miembros de la Unión Europea. Frente al sistema comparadamente restrictivo de Varsovia, introduce un modelo más protector basado en el principio de responsabilidad objetiva, de forma que, para daños de hasta 100.000 Derechos Especiales de Giro (DEG) por pasajero, el transportista no puede excluir ni limitar su responsabilidad. La responsabilidad surge por el mero hecho de que el accidente que causó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque. Este enfoque contrasta con el sistema subjetivo del Convenio de Varsovia², que permitía al transportista exonerarse probando diligencia. Cabe mencionar que el valor de los DEG es una unidad de cuenta del Fondo Monetario Internacional, y su equivalencia en monedas nacionales fluctúa. A modo de referencia, el 8 de marzo de 2017, 1 DEG equivalía aproximadamente a 1,27676 EUR y el 1 de noviembre de 2025, 1 DEG equivalía a aproximadamente 1,23 EUR.

¹ Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal), Montreal 1999.

² Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, Varsovia 1929.

Por otra parte, se aplica la inversión de la carga de la prueba cuando los daños superan los 100.000 DEG. En esos casos, el transportista solo puede eximirse o limitar su responsabilidad si demuestra que el daño no fue consecuencia de su negligencia ni de alguna acción u omisión indebida, o bien, que el perjuicio fue causado exclusivamente por la negligencia o conducta indebida de un tercero.

A nivel europeo, se ha reforzado este régimen mediante varios reglamentos. Entre ellos destaca el Reglamento (CE) N° 2027/97 (modificado por 889/2002): Implementación del Convenio de Montreal y obligaciones de las compañías aéreas³, que impone a las compañías aéreas el pago de anticipos inmediatos a los familiares en caso de fallecimiento o lesiones graves.

Asimismo, la Audiencia Provincial de la Coruña aclaró en una de sus sentencias que, según el Convenio de Montreal, las aerolíneas tienen una responsabilidad objetiva por los daños personales que ocurran no solo durante el vuelo, sino también en las operaciones de embarque y desembarque. Finalmente, la justicia determina que los pasajeros tienen un plazo de dos años para reclamar estos daños⁴.

Por otro lado, el seguro de aviación es esencial para cubrir las responsabilidades derivadas de accidentes e incidentes. Existen distintas pólizas: cascos (daños o pérdida del avión), responsabilidad civil (lesiones o fallecimiento de pasajeros, daños a terceros en tierra, carga y equipaje), accidentes personales y gastos médicos (para tripulantes y pasajeros), entre otras coberturas específicas (pérdida de licencia, drones, etc.). Cabe destacar que el Reglamento (CE) N° 785/2004: Requisitos de seguro obligatorio para compañías y operadores aéreos⁵ obliga a las aerolíneas a contar con seguros mínimos que incluyan pasajeros, carga, equipaje y terceros, incluso en casos de terrorismo o guerra.

En España, los tribunales han recurrido a la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas

³ Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente. (Gaceta de Madrid 21 de agosto de 1931).

⁴ Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña núm. 74/2025, de 26 de febrero de 2025 [versión electrónica - base de datos CENDOJ. Id Cendoj: 15030370052025100077].

⁵ Reglamento (CE) n° 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos. (DOUE 30 de abril de 2004).

en accidentes de circulación⁶, originalmente pensada para accidentes de tráfico, como guía para calcular la compensación en siniestros aéreos. El Tribunal Supremo no solo la utiliza de manera orientativa, sino que además ha introducido incrementos, como ocurrió tras el accidente de Germanwings, tras el cual se dictó la Sentencia del Tribunal Supremo (STS) 704/2023, de 9 de mayo de 2023⁷, relativa al accidente de Germanwings, en la que se tuvieron en cuenta los daños morales sufridos por el afectado. Esto refleja un esfuerzo judicial por lograr una reparación lo más completa posible teniendo en cuenta no solo los daños materiales o “aparentes”, sino también los daños que pueden no ser tan manifiestos, como los daños morales.

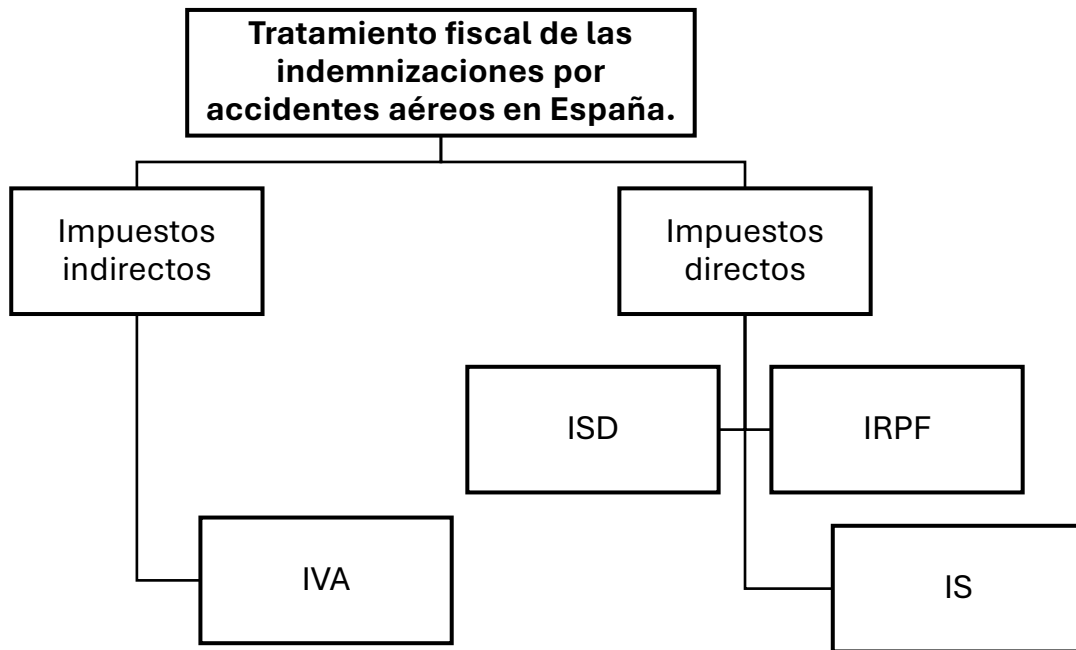
2. TABLA RESUMEN DE TIPOS DE DAÑO E INDEMNIZACIONES.

Tabla 1. Categorías de daño e indemnizaciones en accidentes aéreos			
Categoría del daño	Tipo de daño	Beneficiario	Descripción
Daños personales	Muerte del pasajero	Personas con derecho a indemnización	Fallecimiento del pasajero cuando el accidente se produce a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.
	Lesiones corporales del pasajero	Pasajero lesionado	Lesiones físicas sufridas por el pasajero como consecuencia del accidente.
	Daños morales	Familiares del fallecido o lesionado	Perjuicios no patrimoniales derivados del fallecimiento o de las lesiones del pasajero.
	Gastos médicos y accidentes personales	Pasajeros y tripulación	Gastos médicos, invalidez total o parcial permanente, invalidez parcial temporal y muerte accidental.
Daños materiales	Daños al equipaje facturado	Pasajero	Destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado durante el transporte aéreo.
	Daños al equipaje no facturado	Pasajero	Daños sufridos por el equipaje de mano.
	Daños a la carga	Remitente o destinatario de la carga	Destrucción, pérdida o avería de la carga mientras se encuentra bajo custodia del transportista.
Daños a terceros	Daños personales a terceros	Terceros no pasajeros	Lesiones corporales o fallecimiento de personas no transportadas, producidos en superficie.
	Daños materiales a terceros	Terceros no pasajeros	Daños causados a bienes o propiedades en tierra por la aeronave o por objetos desprendidos de ella

⁶ Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. (BOE 23 de septiembre de 2015).

⁷ Sentencia del Tribunal Supremo núm. 704/2023, de 9 de mayo de 2023 [versión electrónica - base de datos CENDOJ. Id Cendoj: 28079110012023100651].

CAPÍTULO II: TRATAMIENTO FISCAL DE LAS INDEMNIZACIONES EN ESPAÑA. JURISPRUDENCIA, CONSULTAS VINCULANTES Y RESOLUCIONES RELEVANTES.



1. IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS (IRPF).

El Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF) es un impuesto personal y directo que grava la renta total obtenida por las personas físicas, aplicándose con criterios de igualdad, generalidad y progresividad⁸. La renta sometida a tributación incluye todos los rendimientos, ganancias y pérdidas patrimoniales e imputaciones de renta, con independencia de dónde se generen o de quién las pague. Además, se trata de un impuesto parcialmente cedido a las Comunidades Autónomas, que pueden ejercer determinadas competencias normativas y participar en el cálculo de la cuota autonómica, de acuerdo con la legislación estatal y autonómica aplicable⁹.

Dicho esto, se debe mencionar que el tratamiento fiscal de las indemnizaciones en el IRPF se encuentra regulado en el art. 7. d) LIRPF¹⁰ y dice lo siguiente:

⁸ Perez Royo, F., et al., *Curso de Derecho Tributario: Parte Especial*, Tecnos, Madrid, 2021

⁹ Valiñas, M. A. G., *Manual de IRPF: Esquemas y prácticas para el ejercicio 2007*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2008. (<https://www.tinyurl.com/5cd90d8b>).

¹⁰ Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio (BOE 29 de noviembre del 2006).

“Las indemnizaciones como consecuencia de responsabilidad civil por daños personales, en la cuantía legal o judicialmente reconocida.

Asimismo, las indemnizaciones como consecuencia de responsabilidad civil por daños físicos o psíquicos, satisfechos por la entidad aseguradora del causante del daño no previstas en el párrafo anterior, cuando deriven de un acuerdo de mediación o de cualquier otro medio adecuado de solución de controversias legalmente establecido, siempre que en la obtención del acuerdo por ese medio haya intervenido un tercero neutral y el acuerdo se haya elevado a escritura pública, hasta la cuantía que resulte de aplicar, para el daño sufrido, el sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, incorporado como anexo en 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.

Igualmente estarán exentas las indemnizaciones por daños personales derivadas de contratos de seguro de accidentes, salvo aquellos cuyas primas hubieran podido reducir la base imponible o ser consideradas gasto deducible por aplicación de la regla 1.ª del apartado 2 del artículo 30 de esta ley, hasta la cuantía que resulte de aplicar, para el daño sufrido, el sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, incorporado como anexo en 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”.

Es decir, están exentas del IRPF las indemnizaciones por daños personales ya sean físicos o psíquicos que estén fijadas por sentencia o por ley, provengan de un acuerdo extrajudicial formalizado y con intervención de un mediador o procedan de un seguro de accidentes (si las primas no se dedujeron fiscalmente). Asimismo, en todos los casos, la exención tiene como límite la cuantía establecida por el baremo de valoración de daños personales de la normativa sobre accidentes de tráfico.

Estos baremos se encuentran en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre¹¹ (Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor) en cuyo anexo encontramos unas tablas donde se aprecia la valoración de las indemnizaciones en diferentes situaciones, por ejemplo, en el caso de indemnizaciones por causa de muerte:

Tabla 2. TABLA 1.A. PERJUICIO PERSONAL BÁSICO (BAREMO DE DAÑOS POR FALLECIMIENTO).¹²		
Categoría	Descripción y Condiciones	Importe
Categoría 1. El Cónyuge viudo.	Hasta 15 años de convivencia, si la víctima tenía hasta 67 años.	114.307,15 €
	Hasta 15 años de convivencia, si la víctima tenía desde 67 hasta 80 años.	88.905,56 €
	Hasta 15 años de convivencia, si la víctima tenía más de 80 años.	63.503,97 €
	Por cada año adicional de convivencia o fracción con independencia de la edad de la víctima.	1.270,08 €
Categoría 2. Los Ascendientes.	A cada progenitor, si el hijo fallecido tenía hasta 30 años.	88.905,56 €
	A cada progenitor, si el hijo fallecido tenía más de 30 años.	50.803,18 €
	A cada abuelo, sólo en caso de premoriencia del progenitor de su rama familiar.	25.401,59 €
Categoría 3. Los Descendientes.	A cada hijo que tenga hasta 14 años.	114.307,15 €
	A cada hijo que tenga desde 14 hasta 20 años.	101.606,36 €
	A cada hijo que tenga desde 20 hasta 30 años.	63.503,97 €
	A cada hijo que tenga más de 30 años.	38.102,38 €
	A cada nieto, sólo en caso de premoriencia del progenitor hijo del abuelo fallecido.	19.051,19 €
Categoría 4. Los Hermanos.	A cada hermano que tenga hasta 30 años.	25.401,59 €
	A cada hermano que tenga más de 30 años.	19.051,19 €
Categoría 5. Los Allegados.	A cada allegado.	12.700,79 €

¹¹ Real Decreto 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 (BOE 5 de noviembre del 2004)

¹² Tabla 1: Real Decreto 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 (BOE 5 de noviembre del 2004)

Tabla 3. TABLA 1.B. PERJUICIO PERSONAL PARTICULAR ¹³		
Perjuicios particulares	Concepto	Incrementos sobre perjuicio personal básico
1. Discapacidad	Física o psíquica del perjudicado previa o a resultas del accidente.	Del 25 % al 75 %
2. Convivencia	A cada progenitor, si el hijo fallecido tenía más de 30 años.	38.102,38 €
	A cada abuelo, en su caso.	12.700,79 €
	A cada hijo que tenga más de 30 años.	25.401,59 €
	A cada nieto, en su caso.	9.525,60 €
	A cada hermano que tenga más de 30 años.	6.350,40 €
3. Perjudicado único	De su categoría.	25 %
4. Perjudicado único	Familiar.	25 %
5. Fallecimiento progenitor único	A cada hijo que tenga hasta 20 años.	50 %
	A cada hijo que tenga más de 20 años.	25 %
6.1 Fallecimiento ambos	Progenitores en el mismo accidente: A cada hijo que tenga hasta 20 años.	70 %
	Progenitores en el mismo accidente: A cada hijo que tenga más de 20 años.	35 %
6.2 Fallecimiento dos o más	Familiares del artículo 62 en el mismo accidente: A cada perjudicado.	25 %
7. Fallecimiento del único hijo		25 %
8. Fallecimiento embarazada	Con pérdida de feto: Si la pérdida fue en las primeras 12 semanas.	19.051,19 €
	Con pérdida de feto: De 12 a 32 semanas de gestación.	38.102,38 €
	Con pérdida de feto: A partir de las 32 semanas de gestación.	59.325,42 €
9. Perjuicio Excepcional		Hasta 25 %

¹³ Tabla 2: Real Decreto 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 (BOE 5 de noviembre del 2004)

Tabla 4. TABLA 1.C. PERJUICIO PATRIMONIAL. ¹⁴		
Tipo de Daño	Concepto	Importe / Tabla de Referencia
DAÑO EMERGENTE	1. Perjuicio patrimonial básico	
	Sin necesidad de justificación (cantidad por cada perjudicado).	508,03 €
	Gastos con necesidad de justificación que excedan del importe anterior.	Su importe
	2. Gastos Específicos	
	Gastos de traslado del fallecido, entierro, funeral y repatriación.	Su importe
LUCRO CESANTE	Categoría	Referencia
	del cónyuge / con discapacidad	Tabla 1.C.1 / Tabla 1.C.1.d
	del hijo / con discapacidad	Tabla 1.C.2 / Tabla 1.C.2.d
	del progenitor	Tabla 1.C.3
	del hermano / con discapacidad	Tabla 1.C.4 / Tabla 1.C.4.d
	del abuelo	Tabla 1.C.5
	del nieto / con discapacidad	Tabla 1.C.6 / Tabla 1.C.6.d
	del allegado / con discapacidad	Tabla 1.C.7 / Tabla 1.C.7.d
TAREAS DEL HOGAR	Categoría	Referencia
	del cónyuge / con discapacidad	Tabla 1.C.1.H / Tabla 1.C.1.H.d
	del hijo / con discapacidad	Tabla 1.C.2.H / Tabla 1.C.2.H.d
	del progenitor	Tabla 1.C.3.H
	del hermano / con discapacidad	Tabla 1.C.4.H / Tabla 1.C.4.H.d
	del abuelo	Tabla 1.C.5.H
	del nieto / con discapacidad	Tabla 1.C.6.H / Tabla 1.C.6.H.d
	del allegado / con discapacidad	Tabla 1.C.7.H / Tabla 1.C.7.H.d

Como vemos, el baremo y, por lo tanto, el valorar si una indemnización está exenta o no, variará dependiendo del grado de consanguinidad que el beneficiario del seguro tenga con el fallecido o, en su caso, con el perjuicio causado por el accidente.

A continuación, se presentan algunos ejemplos de cómo se aplican los baremos en distintas situaciones. Es importante tener en cuenta que las cantidades indicadas corresponden a importes actualizados para 2025, ya que el baremo se actualiza cada año;

¹⁴ Tabla 3: Real Decreto 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 (BOE 5 de noviembre del 2004)

en este caso, se utilizan valores aproximados recogidos en el Memento Lefebvre 2025. Este baremo se aplica a las indemnizaciones por fallecimiento o lesiones derivadas de accidentes aéreos cuando no existe una sentencia judicial, y se utiliza a efectos de la exención en el IRPF.

1.1. Aplicación de los baremos a través de ejemplos prácticos:

1.1.1. Fallecimiento de un pasajero por accidente aéreo.

- Víctima: Hombre de 45 años, casado con alguien de su misma edad, con dos hijos menores (9 y 11 años).
- Indemnización total recibida por acuerdo extrajudicial con mediador: 1.200.000 €
- Aplicamos baremo (Tabla 1.A + 1.B):
 - Cónyuge, 42 años: $108.207€ + 25\% \text{ (menores)} \rightarrow 135.259€$.
 - Hijo 1, 9 años: $108.207€ + 50\% (\leq 20 \text{ años}) \rightarrow 162.311€$.
 - Hijo 2, 11 años: $108.207€ + 50\% (\leq 20 \text{ años}) \rightarrow 162.311€$.
 - TOTAL BAREMO $\rightarrow 459.881€$.
- Resultado fiscal (IRPF):
 - Exenta: 459.881€.
 - Tributa como ganancia patrimonial: $1.200.000€ - 459.881€ = 740.119€$.
 - Tributación al 19% - 47% según tramo del IRPF.

1.1.2. Lesión grave (paraplejia) con seguro de accidentes propio

- Víctima: Mujer de 35 años, soltera. Lesión: Paraplejia (100% discapacidad).
- Indemnización del seguro de accidentes (primas NO deducidas): 950.000€
- Aplicamos baremo (Tabla 2.A, lesiones permanentes):
 - Daño básico por 100% discapacidad = 135.259€.
 - Factor corrector por ingresos (renta media) + 50% $\rightarrow +67.630€$.
 - Daño moral complementario (gran invalidez) $\rightarrow +135.259€$.
 - TOTAL BAREMO $\rightarrow 338.148€$.
- Resultado fiscal (IRPF):
 - Exenta: 338.148 €
 - Tributa: $950.000 - 338.148 = 611.852 €$.

1.1.3. Muerte sin herederos directos y su primo como beneficiario.

- Víctima: Hombre de 55 años, soltero, sin hijos.
- Beneficiario del seguro de vida: Primo (50 años).
- Indemnización: 400.000€.
- Aplicamos baremo (Tabla 1.A):
 - Primo 50 años → 12.700€.
- Resultado fiscal:
 - Exenta (IRPF): 12.700€.
 - Tributa (IRPF): $400.000€ - 12.700€ = 387.300€$.
- En este caso, además, si es seguro de vida, tributaría por ISD (no IRPF).

Por otro lado, cabe también mencionar que el artículo de la LIRPF citado *supra* establece tres criterios para establecer las cuantías para las que la recepción de una indemnización está exenta. Según el Memento Fiscal (2025)¹⁵ y diferentes consultas:

Están exentas de tributación las indemnizaciones que se perciban como consecuencia de responsabilidad civil, hasta el importe que esté reconocido por ley o por resolución judicial. Y, a partir del 1 de enero de 2026, también estarán exentas las indemnizaciones por daños físicos o psíquicos pagadas por la entidad aseguradora del responsable del daño siempre que procedan de un acuerdo de mediación u otro medio legal de resolución de conflictos, siempre que en el proceso haya intervenido un tercero neutral, y el acuerdo haya sido elevado a escritura pública. En estos casos, la exención alcanzará hasta la cuantía que resulte de aplicar el sistema de valoración de daños personales previsto en la Ley 35/2015¹⁶, anexo (referido a los accidentes de circulación).

También estarán exentas las indemnizaciones obtenidas por contratos de seguros de accidentes, siempre que las primas de dichos seguros no hayan reducido la base imponible del impuesto ni se hayan considerado gasto deducible. La exención se aplica hasta el importe calculado conforme al sistema de valoración de daños personales de la

¹⁵ Lefebvre, F., *Memento Fiscal 2025*, Ediciones Francis Lefebvre, Madrid, 2025 (<https://tinyurl.com/y26v6p42>).

¹⁶ Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. (BOE 23 de septiembre de 2015).

Ley 35/2015, anexo (TEAC 28-9-09¹⁷; V1283-22¹⁸). Aquí es importante apuntar que el tipo de contrato de seguro es importante a la hora de concretar la exención ya que el TSJ de Madrid no pudo reconocer la exención en un caso en el que “el contrato concertado por el recurrente no era un seguro de accidentes, que es el que faculta para la exención del importe de las cantidades percibidas, (...) , según lo previsto en el art. 7 d) LIRPF, sino que era un contrato mixto de vida e invalidez, en el que también se cubría, solamente, el fallecimiento por causa de accidente” (TSJ de Madrid 1416/2014¹⁹).

Las indemnizaciones abonadas por un tercero o por el seguro del causante del daño, no por el del perjudicado, están exentas si derivan de responsabilidad civil. La exención se aplica si la cuantía es fijada por un juez o tribunal, la exención alcanza la totalidad del importe, cualquiera que sea su cuantía, si la indemnización se establece con intervención judicial, por ejemplo, mediante conciliación, allanamiento, renuncia, desistimiento o transacción judicial; también estará exenta en su totalidad, pero si se fija mediante acuerdo extrajudicial, solo estará exenta hasta el importe legalmente reconocido y, en consecuencia, el exceso tributaría como ganancia patrimonial (V1557-05²⁰; V0532-21²¹; V0554-22²²).

Si no existe norma legal que determine la cuantía y no ha habido intervención judicial, la indemnización tributaría íntegramente, ya que no disfruta de exención ni parcial ni total (V0137-15²³).

La exención también se aplica a las indemnizaciones por responsabilidad civil por daños personales reconocidas mediante una resolución judicial extranjera (V1321-20²⁴).

¹⁷ Resolución del TEAC núm. 00/02499/2007/00/00, de 28 de septiembre de 2009, de Tribunal Económico-Administrativo Central [versión electrónica - base de datos TEAC].

¹⁸ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V1283-22, de 6 de junio de 2022, de Dirección General de Tributos [versión electrónica - base de datos DGT].

¹⁹ Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid núm. 1416/2014, de 27 de noviembre [versión electrónica - CENDOJ Id Cendoj: 28079330042014101231].

²⁰ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V1557-05, de 22 de julio de 2005 [versión electrónica - base de datos DGT].

²¹ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos, núm. V0532-21, de 5 de marzo de 2021 [versión electrónica - base de datos DGT].

²² Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos, núm. V0554-22, de 18 de marzo de 2022 [versión electrónica - base de datos DGT].

²³ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos, núm. V0137-15, de 26 de enero de 2015 [versión electrónica - base de datos DGT].

²⁴ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos, núm. V1321-20, de 4 de mayo de 2020 [versión electrónica - base de datos DGT].

Si no existe una cuantía judicialmente reconocida, la exención procederá si el importe coincide con el que establecería la normativa del país donde ocurrieron los daños (V2521-21²⁵).

Si la víctima tiene contratado un seguro de accidentes a su favor, la indemnización que perciba estará exenta del IRPF únicamente hasta la cuantía que resulte de aplicar el sistema de valoración de la Ley 35/2015²⁶, o, si el accidente ocurrió fuera de España, hasta la cuantía fijada por la normativa del país donde tuvo lugar (V2916-19²⁷).

En caso de fallecimiento de la víctima, si la indemnización la perciben sus herederos, no se somete al IRPF, sino al Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones.

2. IMPUESTO SOBRE SUCESIONES Y DONACIONES (ISD).

El Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones (ISD) es un impuesto directo y de carácter subjetivo que grava los incrementos patrimoniales obtenidos gratuitamente por personas físicas, ya sea por herencias, legados, donaciones u otros negocios jurídicos sin contraprestación, así como por la percepción de seguros de vida cuando el beneficiario es distinto del contratante. Se aplica en todo el territorio español, sin perjuicio de los regímenes forales y de los convenios internacionales, y está cedido a las Comunidades Autónomas, que pueden regular determinados aspectos del impuesto. No resulta aplicable a personas jurídicas, cuyos incrementos patrimoniales tributan por el Impuesto sobre Sociedades.

El hecho imponible del ISD se encuentra regulado en el artículo 3 de la Ley del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones (LISD)²⁸:

“1. Constituye el hecho imponible:

²⁵ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos, núm. V2521-21, de 13 de octubre de 2021 [versión electrónica - base de datos DGT].

²⁶ Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. (BOE 23 de septiembre de 2015).

²⁷ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos, núm. V2916-19, de 29 de octubre de 2019 [versión electrónica - base de datos DGT].

²⁸ Ley 29/1987, de 18 de diciembre, del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones. (BOE 19 de diciembre de 1987).

- a) La adquisición de bienes y derechos por herencia, legado o cualquier otro título sucesorio.
- b) La adquisición de bienes y derechos por donación o cualquier otro negocio jurídico a título gratuito, «intervivos».
- c) La percepción de cantidades por los beneficiarios de contratos de seguros sobre la vida, cuando el contratante sea persona distinta del beneficiario, salvo los supuestos expresamente regulados en el artículo 16.2, a), de la Ley del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y otras Normas Tributarias.

2. Los incrementos de patrimonio a que se refiere el número anterior, obtenidos por personas jurídicas, no están sujetos a este impuesto y se someterán al Impuesto sobre Sociedades”.

Como vemos, la letra c del artículo 3 LISD nos dice que están sujetas al ISD las indemnizaciones recibidas por el seguro de vida del fallecido, cuando el receptor de dicha indemnización sea diferente a quien contrató dicho seguro.

En definitiva, cuando una persona percibe una cantidad derivada de un seguro de vida contratado por otra, y dicha percepción se produce como consecuencia del fallecimiento del asegurado, se entiende que se ha producido el hecho imponible previsto en el artículo 3.1.c) LISD, ya sea en un pago único o una prestación periódica. Por tanto, la prestación no tributa por el IRPF, sino que queda sujeta al ISD, al tratarse de una adquisición a título gratuito mortis causa. El beneficiario del seguro, que es quien recibe las cantidades, será el sujeto pasivo del impuesto y, por tanto, el obligado al pago del mismo, conforme a lo dispuesto en el artículo 5.c) LISD. El impuesto se devenga en el momento del fallecimiento del asegurado, fecha en la que nace el derecho del beneficiario a percibir la prestación. La base imponible estará constituida por el importe total recibido del seguro, y en caso de que el beneficiario también herede otros bienes del fallecido, deberá acumularse todo el valor de lo adquirido para determinar el importe total sobre el que se calculará el ISD (V0221-25²⁹).

En consecuencia, el cobro del seguro de vida por parte de un beneficiario distinto del contratante constituye, a efectos fiscales, una transmisión gratuita por causa de

²⁹ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0221-25, de 25 de febrero de 2025 [versión electrónica - base de datos DGT].

muerte, plenamente sujeta al Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones, independientemente de la forma en que se perciba (pago único o prestación periódica).

Esto se confirma, una vez más, por la SG de Impuestos sobre la Renta de las Personas Físicas en una de sus consultas nos hace saber que, dado que el derecho a percibir el dinero surge por causa del fallecimiento y se recibe en condición de heredero, la percepción no tributa por IRPF, sino que se considera adquisición por título sucesorio. Por ello, conforme a los artículos 10.1.a) y 11.c) del Reglamento, los importes percibidos deben tributar exclusivamente por el Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones (ISD), sin importar si el pago es único o periódico (art. 14.1 RISD³⁰) (V1682-24³¹).

Además, el artículo 20.2.a) LISD dice:

“2. En las adquisiciones "*mortis causa*", incluidas las de los beneficiarios de pólizas de seguros de vida, si la Comunidad Autónoma no hubiese regulado las reducciones a que se refiere el apartado anterior o no resultase aplicable a los sujetos pasivos la normativa propia de la Comunidad, se aplicarán las siguientes reducciones:

a) La que corresponda de las incluidas en los grupos siguientes:

Grupo I: adquisiciones por descendientes y adoptados menores de veintiún años, 15.956,87 euros, más 3.990,72 euros por cada año menos de veintiuno que tenga el causahabiente, sin que la reducción pueda exceder de 47.858,59 euros.

Grupo II: adquisiciones por descendientes y adoptados de veintiuno o más años, cónyuges, ascendientes y adoptantes, 15.956,87 euros.

Grupo III: adquisiciones por colaterales de segundo y tercer grado, ascendientes y descendientes por afinidad, 7.993,46 euros.

Grupo IV: en las adquisiciones por colaterales de cuarto grado, grados más distantes y extraños, no habrá lugar a reducción.

Se aplicará, además de las que pudieran corresponder en función del grado de parentesco con el causante, una reducción de 47.858,59 euros a las personas que

³⁰ Real Decreto 1629/1991, de 8 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones. (BOE 16 de noviembre de 1991).

³¹ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V1682-24, de 10 de julio de 2024 [versión electrónica - base de datos DGT].

tengan la consideración legal de minusválidos, con un grado de discapacidad igual o superior al 33 por 100 e inferior al 65 por 100, de acuerdo con el baremo a que se refiere el artículo 148 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio ; la reducción será de 150.253,03 euros para aquellas personas que, con arreglo a la normativa anteriormente citada, acrediten un grado de minusvalía igual o superior al 65 por 100”³².

Es decir, las cantidades se pueden ver afectadas depende del grado de consanguinidad con el fallecido, agrupándose los herederos en cuatro grupos que vemos en el artículo citado (V1538-17)³³.

Sin embargo, nos explica el Memento Fiscal de Lefebvre³⁴ que existen determinadas prestaciones procedentes de seguros de vida que, en lugar de tributar por el IRPF, tributan por el ISD, pero tratándose como donaciones. En primer lugar, cuando en un seguro sobre la vida el beneficiario es una persona distinta del contratante, y se cumple la condición de supervivencia del asegurado, las cantidades percibidas tributan en el ISD, al considerarse un acto gratuito inter vivos. Asimismo, se considera un seguro de sobrevivencia equiparable a una donación aquel en el que el riesgo asegurado es el fallecimiento de una tercera persona distinta del contratante, si se trata de un seguro individual, o del asegurado, si se trata de un seguro colectivo. En ambos casos, las prestaciones recibidas se tratan como un acto gratuito inter vivos, y, por tanto, tributan en el ISD como donación.

3. IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES (IS).

El Impuesto sobre Sociedades es un impuesto directo y de carácter personal que grava la renta obtenida por las sociedades y demás entidades jurídicas, cualquiera que sea su origen. Se aplica en todo el territorio español, sin perjuicio de los regímenes forales del País Vasco y Navarra y de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales.

³² Ley 29/1987, de 18 de diciembre, del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones. (BOE 19 de diciembre de 1987).

³³ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V1538-17, de 15 de junio de 2017 [versión electrónica - base de datos DGT].

³⁴ Lefebvre, F., *Memento Fiscal 2025*, Ediciones Francis Lefebvre, Madrid, 2025 (<https://tinyurl.com/y26v6p42>).

El hecho imponible lo constituye la obtención de renta por el contribuyente, incluyendo, en determinados regímenes especiales, la imputación de rentas, bases imponibles o resultados procedentes de otras entidades.

En relación con el Impuesto sobre Sociedades (IS), los artículos 10.3 y 11 LIS³⁵ indican que la base imponible se calcula partiendo del resultado contable, ajustado según las normas fiscales, y que los ingresos y gastos deben imputarse al ejercicio en que se devenguen, independientemente del momento del cobro o pago.

“1. La base imponible estará constituida por el importe de la renta obtenida en el período impositivo minorada por la compensación de bases imponibles negativas de períodos impositivos anteriores.

2. La base imponible se determinará por el método de estimación directa, por el de estimación objetiva cuando esta Ley determine su aplicación y, subsidiariamente, por el de estimación indirecta, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria.

3. En el método de estimación directa, la base imponible se calculará, corrigiendo, mediante la aplicación de los preceptos establecidos en esta Ley, el resultado contable determinado de acuerdo con las normas previstas en el Código de Comercio, en las demás leyes relativas a dicha determinación y en las disposiciones que se dicten en desarrollo de las citadas normas.

4. En el método de estimación objetiva la base imponible se podrá determinar total o parcialmente mediante la aplicación de los signos, índices o módulos a los sectores de actividad que determine esta Ley”.

Para aclarar el tratamiento contable de una indemnización por siniestro (por ejemplo, incendio o inundación de un inmueble de la empresa) hacemos referencia a Boicac nº 77/2009 Consulta 5³⁶ y a la Resolución del 1 de marzo de 2013³⁷. El procedimiento sería el siguiente:

³⁵ Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades. (BOE 28 de noviembre de 2014).

³⁶ Consulta nº 5, BOICAC nº 77/ 2009, de 31 de marzo de 2009 [versión electrónica — BOICAC].

³⁷ Resolución de 1 de marzo de 2013, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, por la que se dictan normas de registro y valoración del inmovilizado material y de las inversiones inmobiliarias. (BOE 8 de marzo de 2013).

En primer lugar, se da de baja el bien dañado del inmovilizado, registrando un gasto por su valor contable y se reconoce un ingreso por la indemnización del seguro, pero solo cuando exista certeza razonable de que la compensación será cobrada.

Si la aseguradora ha aceptado el siniestro y el importe mínimo asegurado es superior a la pérdida, puede reconocerse el ingreso por ese valor. Sin embargo, mientras haya incertidumbre, solo se registra hasta el importe de la pérdida sufrida.

Se podría decir que, en caso de que, en el transporte aéreo de mercancías, estas acabaran dañadas, perdidas o destruidas; el procedimiento para contabilizar y tratar fiscalmente la indemnización recibida por una empresa para compensar el daño en el IS sería el mismo que se ha descrito.

En conclusión, desde el punto de vista fiscal, la indemnización del seguro se considera un ingreso sujeto al Impuesto sobre Sociedades en el ejercicio en que se reconozca el derecho a percibirla. Por tanto, dicho importe debe integrarse en la base imponible del ejercicio correspondiente al año del devengo (Carbonel y Gómez, 2002³⁸; V0598-22³⁹).

4. IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO (IVA).

El Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) es un impuesto indirecto que grava el consumo y se aplica a determinadas operaciones económicas, concretamente a las entregas de bienes y prestaciones de servicios realizadas por empresarios o profesionales, así como a las adquisiciones intracomunitarias y a las importaciones de bienes, en los términos y condiciones establecidos por la ley.

Al hablar de las indemnizaciones en el IVA, generalmente se habla de no sujeción para las indemnizaciones recibidas en compensación de daños o perjuicios sufridos. Esto se recoge en el art. 78.Tres.1º de la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido (LIVA⁴⁰):

³⁸ Carbonell Gisbert, C. y Gómez Ligüerre, C., “Impuesto sobre sociedades e indemnización de daños y perjuicios”, *InDret*, 2, 2002, (<https://tinyurl.com/4asskhxx>).

³⁹ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0598-22, de 21 de marzo de 2022 [versión electrónica – base de datos DGT].

⁴⁰ Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido (BOE 29 de diciembre de 1992).

“Tres. No se incluirán en la base imponible:

1.º Las cantidades percibidas por razón de indemnizaciones, distintas de las contempladas en el apartado anterior que, por su naturaleza y función, no constituyan contraprestación o compensación de las entregas de bienes o prestaciones de servicios sujetas al impuesto”.

En estos casos es importante hacer una distinción que habitualmente hace la DGT en sus consultas. La SG de Impuestos sobre el Consumo estableció que para determinar si una indemnización estaba sujeta o no al IVA había que “examinar en cada caso si la cantidad abonada tiene por objeto resarcir al perceptor por la pérdida de bienes o derechos de su patrimonio o, por el contrario, si su objetivo es retribuir operaciones realizadas que constituyen algún hecho imponible del Impuesto. Es decir, habrá que analizar si el importe satisfecho por el consultante se corresponde con un acto de consumo, esto es, con la prestación de un servicio autónomo e individualizable, o con una indemnización que tiene por objeto la reparación de ciertos daños o perjuicios” (V2696-18⁴¹). Y, “de lo anterior se deduce que la consideración como indemnización de las cantidades abonadas depende, de forma esencial, de que la consultante no reciba a cambio ningún servicio o entrega de bienes, es decir, que la finalidad de su pago sea resarcir un daño o perjuicio ocasionado” (V0609-18⁴²).

Asimismo, tenemos a nivel europeo el caso *Société thermale d'Eugénie-les-Bains* contra *Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie*. En él, el Tribunal de Justicia analizó si las arras o señal que un cliente pierde al cancelar una reserva de hotel deben pagar IVA. El Tribunal concluyó que no, porque ese dinero no es el pago de un servicio recibido, sino una indemnización que compensa al hotel por el daño causado por el incumplimiento del contrato (la cancelación). En otras palabras, las arras no forman parte de la base imponible del IVA porque no hay una prestación real de servicios a cambio del dinero, sino una compensación por los perjuicios sufridos (C-277/05⁴³).

⁴¹ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V2696-18, de 5 de octubre de 2018 [versión electrónica – base de datos DGT]

⁴² Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0609-18, de 7 de marzo de 2018 [versión electrónica – base de datos DGT]

⁴³ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, asunto C-277/05, *Société thermale d'Eugénie-les-Bains* contra *Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie*, de 18 de julio de 2007 [versión electrónica – EUR-Lex]

El Memento Fiscal de Lefebvre (2025)⁴⁴ nos ejemplifica algunos casos en los que una indemnización sí que podría equipararse a una prestación de servicios o entrega de bienes. Por ejemplo, si un cliente cancela antes de tiempo un contrato de servicios en el que se había comprometido a mantenerse durante un período determinado y ese compromiso era la condición para disfrutar de un precio o condiciones especiales, el pago por la cancelación anticipada sí se considera una contraprestación sujeta a IVA. Es decir, el importe que el cliente debe pagar al romper el contrato no es una indemnización, sino una retribución por el servicio que el proveedor ya había empezado a prestar o estaba dispuesto a cumplir según el acuerdo.

5. TABLA RESUMEN.

Tabla 5. Tabla resumen del tratamiento fiscal de las indemnizaciones (IRPF, ISD, IS e IVA).			
Impuesto	Hecho imponible	Tratamiento fiscal	Ejemplo
IRPF	Percepción de indemnizaciones por daños personales (responsabilidad civil o seguros de accidentes)	Exentas las indemnizaciones por daños físicos o psíquicos cuando estén fijadas por ley, sentencia judicial, acuerdo extrajudicial con mediador o seguro de accidentes (si las primas no se dedujeron), hasta el límite del baremo de la Ley 35/2015.	Pasajero fallecido en accidente aéreo. Indemnización total: 1.200.000 €. Baremo aplicable: 459.881 €. Exento IRPF: 459.881 €. Tributa en IRPF: 740.119 € como ganancia patrimonial.
ISD	Percepción de cantidades por seguros de vida cuando el beneficiario es distinto del contratante	La prestación del seguro de vida se considera adquisición gratuita mortis causa (o inter vivos en seguros de supervivencia) y queda sujeta al ISD, aplicándose reducciones según parentesco y discapacidad.	Hijo cobra 300.000 € de un seguro de vida contratado por su padre fallecido. Tributa por ISD, aplicando la reducción del Grupo II (15.956,87 €) y, en su caso, <u>normativa autonómica</u> .
IS	Indemnizaciones percibidas por empresas por siniestros (incendio, pérdida de mercancías, daños en activos)	La indemnización del seguro constituye un ingreso contable y fiscal, integrable en la base imponible del IS en el ejercicio en que exista certeza del cobro. Se registra la baja del activo y el ingreso por la indemnización.	Empresa sufre un incendio en un almacén y cobra 200.000 € del seguro. Se reconoce como ingreso y tributa.
IVA	Indemnizaciones percibidas por daños o incumplimientos contractuales	Con carácter general, las indemnizaciones no están sujetas a IVA si no constituyen contraprestación de bienes o servicios.	Cliente cancela una reserva de hotel y pierde las arras. El importe no lleva IVA, ya que es una indemnización por cancelación, no el pago de un servicio efectivamente prestado.

⁴⁴ Lefebvre, F., *Memento Fiscal 2025*, Ediciones Francis Lefebvre, Madrid, 2025 (<https://tinyurl.com/y26v6p42>).

CAPÍTULO III: ANÁLISIS DE CASOS PARADIGMÁTICOS.

A la hora de analizar cómo tributaría por el IRPF una indemnización recibida a raíz de un accidente aéreo, es de vital importancia analizar algunos casos paradigmáticos para entender cómo se relaciona, en general, el Derecho Civil con el Derecho Fiscal; y cuáles son los criterios hermenéuticos (interpretativos) que suelen aplicar los Tribunales y la Hacienda Pública en estos casos.

1. CASO GERMANWINGS (2015).

En primer lugar, estudiaremos el caso Germanwings⁴⁵ ya mencionado en anteriores capítulos. El caso trata del siniestro de Germanwings (2015), en el que el copiloto provocó deliberadamente el accidente, causando la muerte de todos los ocupantes. No fue un accidente, sino un acto intencionado. A la hora de decidir las indemnizaciones que deberían obtener los familiares de los fallecidos, la Primera Instancia no aplicó el Baremo de Tráfico y concedió indemnizaciones muy altas. Sin embargo, la Audiencia Provincial de Barcelona redujo mucho esas indemnizaciones puesto que usó el Baremo solo como orientación, pero de forma restrictiva, aplicando incrementos limitados (10% o 20%). Finalmente, el Tribunal Supremo consideró que esas cantidades eran insuficientes y desproporcionadas a la baja porque vulneraban el principio de reparación íntegra. Por ello, incrementó en un 50% las indemnizaciones fundamentándose en tres motivos muy importantes: el carácter catastrófico del suceso ya que no fue un accidente aislado, sino una tragedia colectiva de enorme magnitud; el duelo especialmente grave de los familiares (estas muertes generan un sufrimiento psicológico mucho mayor que el ordinario) y, especialmente, el carácter deliberado del hecho dado que el siniestro fue provocado conscientemente por el piloto (no se pudo probar que no hubo dolo), lo que agrava el daño personal causado a las familias⁴⁶.

2. CASO SPANAIR (2008).

Por otro lado, tenemos el caso del accidente Spanair. Trata el caso de un accidente de un avión de Spanair el 20 de agosto de 2008 en el Aeropuerto de Madrid-Barajas, con

⁴⁵ Sentencia del Tribunal Supremo núm. 704/2023, de 9 de mayo de 2023 [versión electrónica - base de datos CENDOJ. Id Cendoj: 28079110012023100651].

⁴⁶ Mechbal, J. G., “El seguro de defensa jurídica. Relevancia de sus límites cuantitativos y cualitativos. La cesión del derecho del asegurado”, *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 86, 2023, 125-134.

154 fallecidos y 18 heridos. El transportista (Spanair) tenía un seguro de responsabilidad civil con Mapfre Global Risks por lo que los familiares y supervivientes, en vez de dirigirse contra Spanair, ejercieron la acción directa contra la aseguradora para reclamar indemnizaciones por muerte, lesiones y perjuicios derivados. En primer lugar, el Tribunal Supremo⁴⁷ dictó quién debía pagar las indemnizaciones, cómo y cuándo debía pagarlas la aseguradora (Mapfre) desde el Derecho español de seguros en vez de desde el Derecho aeronáutico internacional. En consecuencia, los familiares podían reclamar directamente a la aseguradora (Mapfre), sin necesidad de demandar antes a la aerolínea. Esto lo decide basándose en el artículo 76 de la Ley del Contrato de Seguro, que permite la acción directa. Resultando, por tanto, en una reclamación civil contra la aseguradora. Esto supone que no se aplican con preferencia ni el Convenio de Montreal ni los reglamentos europeos, porque estos regulan la relación pasajero-transportista y no la relación perjudicado-aseguradora⁴⁸.

Asimismo, en su sentencia del 2021, el Tribunal Supremo confirma una vez más lo que expuso en el 2019 al desestimar los motivos centrales del recurso de Mapfre mediante el cual pretendían reducir la responsabilidad o limitar el cómputo de la indemnización. Confirma la fundamentación de la sentencia de apelación en cuanto a responsabilidad del asegurador, aplicación de intereses por mora y cuantificación en consonancia con la plena indemnidad del perjudicado⁴⁹.

Por otro lado, es de real relevancia mencionar también la Sentencia del 2020 dictada por el Tribunal Supremo en relación con este mismo accidente. En ella, se confirma la utilización del Baremo de accidentes de tráfico como criterio orientativo para la cuantificación de los daños personales derivados de accidentes aéreos, pese a que no resulte formalmente aplicable fuera del ámbito del tránsito motorizado, al no existir un sistema legal específico de valoración para este tipo de siniestros. No obstante, advierte que una aplicación estricta y literal del Baremo conduciría a indemnizaciones insuficientes y contrarias al principio de reparación íntegra, dada su esencial parcialidad

⁴⁷ Sentencia del Tribunal Supremo núm. 1801/2019, 17 de diciembre de 2019 [versión electrónica - base de datos vLex].

⁴⁸ Jaramillo, J. I. E., “Indemnización por el fallecimiento de pasajeros. El recargo del artículo 20 de la LCS. Accidente de Spanair en Las Palmas: Comentario a la STS de 17 de diciembre de 2019”, *CEFLegal. Revista práctica de derecho*, 2021, 67-74. (<https://tinyurl.com/nhd56ffc>).

⁴⁹ Sentencia del Tribunal Supremo 901/2021, 21 de diciembre de 2021 [versión electrónica - base de datos vLex].

resarcitoria. Por ello, considera jurídicamente correcto y necesario incrementar las cuantías baremadas mediante un porcentaje adicional (que, como hemos visto, también el caso Germanwings, en los accidentes aéreos ha venido fijando en torno al 50%) con el fin de adecuar la indemnización a la gravedad del daño, al carácter catastrófico del siniestro y a la intensidad del perjuicio personal sufrido por los perjudicados.

A nivel fiscal, esto es importante verlo en un ejemplo numérico para entender qué es lo que pasa con este incremento del 50% en el IRPF:

Supongamos que en un accidente aéreo al familiar de una víctima le corresponde, según el baremo, una indemnización de 100.000 euros. Sin embargo, como en el caso Germanwings o Spanair, el Tribunal Supremo decide incrementar esta indemnización en un 50% por lo que, finalmente, le corresponde una indemnización por daños personales de 150.000 euros.

Según la LIRPF, están exentos los 100.000€ que marca el baremo legal. No obstante, los 50.000 euros sí que tributarían por el IRPF ya que la Agencia Tributaria suele considerar que la exención del Art. 7.d de la LIRPF solo cubre el "baremo oficial". Recordemos que el art. 7.d LIRPF establece que están exentas “las indemnizaciones como consecuencia de responsabilidad civil por daños personales, en la cuantía legal o judicialmente reconocida”.

En los grandes siniestros aéreos (Spanair y Germanwings), el Tribunal Supremo parte del principio de reparación íntegra y admite que el Baremo de Tráfico solo puede utilizarse como referencia orientativa, por ser insuficiente para indemnizar adecuadamente daños personales causados en accidentes aéreos de carácter catastrófico o, incluso, doloso. Por ello, el Supremo ordena incrementar las cuantías baremadas, fijando un recargo del 50%, precisamente para superar la parcialidad resarcitoria del Baremo y adecuar la indemnización a la gravedad objetiva del daño.

Sin embargo, desde la perspectiva tributaria, la Agencia Tributaria aplica una interpretación mucho más restrictiva del artículo 7.d) LIRPF. Aunque la indemnización haya sido judicialmente reconocida por el Tribunal Supremo, Hacienda tiende a considerar que la exención solo alcanza a la cuantía que correspondería al baremo legal,

tratando el incremento porcentual ordenado judicialmente como un exceso no amparado por la exención, que califica como ganancia patrimonial sujeta a gravamen en la base del ahorro (V0040-18⁵⁰).

Esta diferencia de enfoques genera una distorsión relevante: mientras que el Derecho civil reconoce que el incremento indemnizatorio forma parte del daño personal y es necesario para garantizar la reparación íntegra, el Derecho tributario fragmenta la indemnización, separando una parte exenta (baremo) y otra sujeta a IRPF (plus indemnizatorio), de modo que el perjudicado no percibe íntegramente la indemnización fijada judicialmente. En la práctica, el incremento ordenado por el Tribunal Supremo termina produciendo una merma económica por efecto de la tributación, lo que vacía parcialmente de contenido el principio de indemnidad proclamado por la propia jurisprudencia civil.

En resumen, en el caso que planteamos por el que recibimos 150.000 euros (50.000 euros por encima del baremo), quedarían exentos, según el artículo 7.d) LIRPF los 100.000 euros reconocidos por el baremo y tributarían al tipo impositivo del IRPF que corresponda los 50.000 euros restantes.

La Ley del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (LIRPF) declara que están exentas de IRPF las indemnizaciones que se perciban como consecuencia de responsabilidad civil por daños personales, siempre que la cuantía sea legal o judicialmente reconocida. El término “daños personales” incluye los daños físicos, psíquicos y morales sufridos por el perjudicado. Por lo tanto y como hemos visto, el requisito central para que opere la exención es que la indemnización tenga su origen en una relación de responsabilidad civil por daños personales, y que la cuantía de esa indemnización esté fijada legal o judicialmente.

De acuerdo con la interpretación de la Dirección General de Tributos (DGT), la expresión “cuantía judicialmente reconocida” incluye tanto indemnizaciones fijadas directamente por sentencia como aquellas cuyo importe se aproxima mediante fórmulas intermedias. Esto significa que no solo las sentencias estrictas, sino también los acuerdos

⁵⁰ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0040-18, de 16 de enero de 2018 [versión electrónica - base de datos DGT].

con participación judicial que determinen la cuantía pueden amparar la exención, siempre que se acredite la intervención del órgano judicial en la fijación del importe indemnizatorio (V2244-23⁵¹). Este requisito del reconocimiento judicial de la cuantía se ha interpretado de manera consistente en doctrina administrativa y, en consecuencia, si no existe intervención judicial en la fijación de la cuantía indemnizatoria, la exención no se aplica al exceso sobre la cuantía legalmente establecida (V0261-09⁵²).

A continuación, presentamos un cuadro resumen y explicativo del caso Spanair

Tabla 6. Comparación fiscal en el caso Spanair: baremo, plus civil y Convenio de Montreal⁵³:			
Concepto	Caso “Baremo Puro”	Caso "Plus Civil" (Spanair)	Caso "Convenio Montreal" (Spanair)
Importe Recibido	120.000 €	180.000 € (+50%)	160.000 € (DEG)
Límite exento (art. 7.d LIRPF)	120.000 €	120.000 €	~140.000 € (según baremo)
Base imponible IRPF	0 €	60.000 €	20.000 €
Tipo impositivo	Exento	Escala del ahorro (19-28%)	Escala del ahorro

2.1. La soberanía del Juez en la reparación del daño personal.

Por ello, este fenómeno nos lleva a pensar en lo que pasaría si tuviésemos una sentencia firme que reconozca una indemnización de cuantía mayor a la establecida por el baremo legal de tráfico. En estos casos, para la exención, ¿Primaría la sentencia (criterio del Tribunal) o el baremo legal de tráfico (criterio de la AEAT)?

⁵¹ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V2244-23, de 16 de enero de 2018 [versión electrónica - base de datos DGT].

⁵² Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0261-09, de 16 de enero de 2018 [versión electrónica - base de datos DGT].

⁵³ Tabla por Profesor Doctor Antonio Palou Bretones.

Para poder responder a esta pregunta, vamos a hacer uso de un ejemplo práctico:

Tras sufrir un accidente aéreo que le ocasionó lesiones y secuelas de gravedad, doña Ana percibió una indemnización de 150.000 € reconocida mediante sentencia por el Juzgado de Primera Instancia, cuantía que incluye un resarcimiento por daños morales superior al previsto inicialmente en el baremo (60.000 €).

Pese a que el artículo 7.d) LIRPF declara exenta la totalidad de la indemnización judicialmente reconocida, la AEAT ha limitado indebidamente dicha exención a los 60.000 € resultantes de la aplicación estricta del baremo, pretendiendo tributar el exceso de 90.000 € a pesar de existir un pronunciamiento judicial firme que ampara el total percibido.

Al analizar el artículo 7.d) LIRPF percibimos que regula la exención de las indemnizaciones por responsabilidad civil por daños personales, estableciendo un régimen de protección fiscal que se articula a través de dos vías diferenciadas y excluyentes entre sí, cuya correcta interpretación es determinante para la resolución de este caso:

En primer lugar, la norma contempla la exención en la cuantía legalmente establecida. Este concepto remite al "Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación" (comúnmente denominado Baremo de Tráfico). Aunque este baremo nace para el ámbito de la seguridad vial, se aplica de forma analógica a otros siniestros, como los accidentes aéreos, para proporcionar una base de cálculo objetiva. No obstante, esta vía opera fundamentalmente como un límite de seguridad para la Agencia Tributaria en los supuestos de acuerdos transaccionales o extrajudiciales. Su finalidad es evitar que las partes pacten libremente cifras desproporcionadas con el único fin de eludir la tributación, utilizando la indemnización como un vehículo para transmitir rentas no exentas.

En segundo lugar, y como alternativa de rango superior cuando existe litigiosidad, el precepto legal reconoce la exención de la cuantía que sea judicialmente reconocida. Esta vía se activa cuando la valoración del daño no proviene de un acuerdo privado entre las partes, sino de la potestad jurisdiccional de un magistrado. La ley presupone que la

intervención de un tercero imparcial (en este supuesto, el juez) garantiza que la cifra dictada no responde a una liberalidad o a un fraude fiscal, sino a la determinación técnica y justa del daño efectivamente sufrido. Entonces, ¿Podría Doña Ana recurrir o impugnar esta solución?

La respuesta a esta pregunta es un rotundo sí. Para articular la defensa de Doña Ana frente a la Agencia Tributaria, es fundamental sostener que la interpretación que realiza la Administración es errónea por vulnerar la literalidad del artículo 7.d) de la LIRPF. Doña Ana debe impugnar la liquidación argumentando que la normativa establece dos supuestos de exención claramente diferenciados: la cuantía legalmente establecida, referida al Baremo de Tráfico para acuerdos extrajudiciales, y la cuantía judicialmente reconocida. Al existir una sentencia firme de un Juzgado de Primera Instancia que fija la indemnización en 150.000 euros, la totalidad de dicha suma debe quedar exenta de tributación, con independencia de que supere los 60.000 euros que resultarían de la aplicación estricta del baremo. La pretensión de la AEAT de calificar el exceso de 90.000 euros como una ganancia patrimonial carece de base jurídica, ya que no existe un enriquecimiento o lucro para la contribuyente, sino una reparación integral del daño valorada por un órgano judicial.

Esta postura está sólidamente respaldada por la jurisprudencia, destacando la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Asturias 2536/2011⁵⁴, la cual señala de forma explícita en su fundamento de derecho segundo que la limitación al baremo legal se refiere únicamente a los supuestos de acuerdo o transacción para evitar fraudes, pero que cuando la indemnización es judicialmente reconocida, el legislador ha querido que esté exenta en su totalidad al considerar que la intervención del juez garantiza que la cuantía se corresponde con el daño efectivamente sufrido. Del mismo modo, el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía en su sentencia 5385/2021⁵⁵ refuerza que la Agencia Tributaria no puede corregir la valoración del daño realizada por un magistrado ni imponer el baremo de tráfico como un techo infranqueable en sede judicial.

⁵⁴ Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Asturias núm. 2536/2011, de 15 de enero de 2011 [versión electrónica - base de datos CENDOJ. Id Cendoj: 33044330012011100651].

⁵⁵ Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía núm. 5385/2021, de 4 de marzo de 2021 [versión electrónica - base de datos CENDOJ. Id Cendoj: 29067330022021100133].

Tabla 7. Exención fiscal de indemnización judicial superior al baremo.			
Concepto	Cuantía (€)	Exención	Descripción
Indemnización del Baremo	60.000 €	Exento	Exención por cumplir con el límite del baremo.
Extensión por daños morales	90.000 €	Exento	Exención por ser una cantidad reconocida en sentencia judicial.
Total reconocido	150.000 €	Exento	El principio de reparación integral faculta la primacía de la voluntad judicial sobre el baremo legal.

En el mismo orden de consideraciones jurídicas, resulta de especial relevancia evaluar el escenario en el que la sentencia judicial impone a la compañía aérea la obligación de satisfacer intereses indemnizatorios, al objeto de determinar si estos pueden ampararse en el régimen de exención o, en su defecto, beneficiarse de una tributación favorable.

En relación con estos supuestos, el Tribunal Económico-Administrativo Central (TEAC) ha arrojado luz sobre la controversia al clarificar que los intereses fijados, en su condición de obligación accesorio, han de compartir necesariamente la naturaleza y consideración jurídica del concepto principal del que dimanen. Por consiguiente, en supuestos de esta índole, dichos intereses deben calificarse técnicamente como ganancias patrimoniales exentas (TEAC 00/05260/2017⁵⁶).

Bajo esta premisa doctrinal de accesoriedad, y dado que la indemnización principal derivada del accidente aéreo se halla exenta de gravamen en virtud de lo dispuesto en el artículo 7.d) de la Ley del IRPF, dicha exención debe hacerse extensiva de forma íntegra a los intereses indemnizatorios percibidos, toda vez que estos no constituyen un lucro independiente, sino que participan de la misma finalidad reparadora que la cuantía principal reconocida en sede judicial.

⁵⁶ Resolución del Tribunal Económico-Administrativo Central núm. 00/05260/2017/00/00, de 28 de septiembre de 2009 [versión electrónica - base de datos TEAC].

3. CASO SWIFTAIR (2014).

En adición, es también de vital importancia el caso Swiftair. Este accidente sucedió en julio de 2014. Un avión operado por Swiftair, matriculado en España y con tripulación española, se estrelló en el norte de Mali durante un vuelo entre Burkina Faso y Argelia. Murieron las 116 personas a bordo. Este caso resulta especialmente útil para analizar la tributación en España de indemnizaciones internacionales percibidas por familiares de tripulantes españoles, al confluir normativa internacional de transporte aéreo y derecho tributario interno.

Al ser un vuelo entre dos Estados, podría entrar en juego el Convenio de Montreal (ratificado por Burkina Faso y España⁵⁷). Las indemnizaciones iniciales obligatorias por muerte suelen rondar los 151.880 DEG (aprox. 180.000 €) sin que la aerolínea pueda probar que no hubo culpa según la enmienda a los artículos 21 y 22 del Convenio de principios del 2025 actualizando los 128.821 DEG (aprox. 160.000 €) por pasajero para daños mortales y corporales que solían ser hasta el 28 de diciembre de 2024⁵⁸.

Sin embargo, muchas de las familias firmaron acuerdos extrajudiciales con las aseguradoras. Y, si recordamos el art. 7.d) LIRPF⁵⁹, establece que estarán exentas las indemnizaciones por daños personales legal o judicialmente establecidas o “cuando deriven de un acuerdo de mediación o de cualquier otro medio adecuado de solución de controversias legalmente establecido, siempre que en la obtención del acuerdo por ese medio haya intervenido un tercero neutral y el acuerdo se haya elevado a escritura pública” con el baremo legal como límite a la exención. En consecuencia, la Hacienda Pública podría negar la exención de las indemnizaciones que se hayan recibido mediante un acuerdo “privado”. En cambio, dice la DGT que: “si la indemnización se fija por

⁵⁷ Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). (2023). *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional: Lista actual de Partes*. Recuperado de <https://tinyurl.com/bdd8yxzu>

⁵⁸ Enmienda a los artículos 21 y 22 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999. (BOE 27 de febrero de 2025).

⁵⁹ Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio (BOE 29 de noviembre del 2006).

acuerdo extrajudicial estará sujeta y no exenta la cuantía que exceda del importe fijado legalmente” (V0120-22⁶⁰).

En conclusión, resulta de interés para los perceptores de una indemnización por daños personales derivados de un accidente aéreo que, cuando dicha indemnización se haya fijado mediante acuerdo, este cuente con reconocimiento judicial, a fin de poder beneficiarse de la correspondiente exención.

4. CASO AIR FRANCE 447 (2009).

Finalmente, también cabe mencionar el caso del vuelo Air France 447 del 2009 que partía de París y tenía destino de Río de Janeiro. Se debió a la congelación de los sensores de velocidad (sondas Pitot), que provocó una respuesta errónea de los pilotos. La tragedia fue el resultado de una fatal combinación de fallos técnicos y desorientación de la tripulación ante la pérdida de los sistemas automáticos⁶¹.

Esta cuestión resulta de suma relevancia, ya que trae a colación el escenario jurídico en el que residentes fiscales españoles perciben indemnizaciones satisfechas por entidades aseguradoras extranjeras. Para determinar si a estos resarcimientos internacionales les resulta de aplicación la exención prevista en el artículo 7.d) de la LIRPF, debemos atender nuevamente a los criterios fijados por la Dirección General de Tributos (DGT).

En tales supuestos, dada la condición de residentes en territorio español de los perceptores, estos quedan obligados a contribuir al IRPF bajo el principio de renta mundial. En consecuencia, para que la exención pueda ser efectivamente aplicada sobre una cuantía satisfecha en el extranjero, la indemnización debe ser sometida a un proceso de "homologación" con respecto a los parámetros del baremo español. Este procedimiento se fundamenta en lo estipulado por el artículo 2 de la LIRPF⁶², el cual establece que

⁶⁰ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0120-22, de 24 de enero de 2022 [versión electrónica - base de datos DGT].

⁶¹ Carvalho. P, “Pesadilla sobre el Atlántico: qué pasó exactamente en el vuelo 447 de Air France”. *El Confidencial*. 22 de enero de 2022. (<https://tinyurl.com/3xb9zvtn>).

⁶² Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio (BOE 29 de noviembre del 2006).

constituye el objeto de este impuesto la renta del contribuyente, entendida como la totalidad de sus rendimientos, ganancias y pérdidas patrimoniales, así como las imputaciones de renta que legalmente se establezcan, con independencia del lugar geográfico donde se hubiesen producido y cualquiera que sea la residencia del pagador.

Por consiguiente, la potestad tributaria sobre la citada indemnización recae de manera exclusiva en la Hacienda Pública española. Ello es debido a que, conforme a lo dispuesto en las normas reguladoras del impuesto, el consultante, en su calidad de contribuyente del IRPF, se encuentra sujeto a tributación por su renta mundial, debiendo ajustar cualquier resarcimiento externo a los límites y requisitos de la legislación interna para disfrutar del beneficio fiscal de la exención (V0266-20⁶³).

⁶³ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0266-20, de 4 de febrero de 2020 [versión electrónica - base de datos DGT].

CAPÍTULO IV. EJEMPLOS DE CASOS PRÁCTICOS. (PRAXIS).

En este capítulo, nos proponemos integrar y poner en práctica de manera sistemática todos los conceptos, métodos y herramientas desarrollados a lo largo de los capítulos anteriores. Para ello, trabajaremos con una serie de casos hipotéticos cuidadosamente diseñados, cuyo objetivo es reproducir situaciones plausibles y representativas de los problemas que pueden presentarse en contextos reales. A través de estos ejemplos, se buscará no solo aplicar la teoría, sino también comprender la lógica que subyace a cada decisión y a cada paso del proceso de resolución.

1. IRPF.

Un pasajero reclama a la Compañía aérea una indemnización de 100.000 euros por un trastorno de estrés postraumático debido a un aterrizaje forzoso de emergencia habiendo experimentado lesiones que por el baremo de accidentes fueron valoradas en 40.000 euros. La Compañía llega a un acuerdo amistoso y le añade 10.000 más en concepto de daños morales. El pacto total es de 50.000 euros.

La cuestión es: ¿Cómo tributarían los 50.000 euros en el IRPF del pasajero?

En primer lugar, identificamos las cuantías que hemos recibido como indemnización. Vemos que pasajero recibe un total de 50.000 euros en concepto de indemnización como consecuencia de un acuerdo extrajudicial con el seguro. Es importante aquí señalar que, aunque la reclamación inicial ascendía a 100.000 euros, lo fiscalmente relevante es la cuantía efectivamente percibida, esto es, los 50.000 euros. A continuación, vamos a hacer un desglose de los 50.000 euros recibidos: por un lado, tenemos 40.000 euros por lesiones derivadas del aterrizaje forzoso, valoradas conforme al baremo de accidentes y, por el otro lado, 10.000 euros adicionales en concepto de daños morales.

En segundo lugar, señalamos el marco normativo aplicable a este caso que sería la LIRPF, más concretamente, el art. 7.d) de la misma. Ahora, interpretamos este precepto conjuntamente con la doctrina administrativa y jurisprudencial que ya hemos ido señalando en anteriores capítulos, que establece tres requisitos clave para la exención: que exista daño personal (físico, psíquico o moral), que la indemnización derive de responsabilidad civil y que la cuantía esté legal o judicialmente reconocida, lo cual

incluye tanto sentencias judiciales como acuerdos extrajudiciales cuando la cuantía se determine conforme a un baremo legal (por ejemplo, el baremo de tráfico) (V0040-18⁶⁴, V0120-22⁶⁵ y V0125-07⁶⁶).

Una vez visto esto, pasamos a analizar qué pasa fiscalmente con ambas cuantías desglosadas de la indemnización percibida.

En cuanto a los 40.000 euros por lesiones, estas incluyen un shock postraumático, que constituye un daño psíquico, plenamente encuadrable como daño personal. Asimismo, la cuantía de 40.000 euros ha sido valorada conforme al baremo de accidentes, lo que equivale a una cuantía legalmente objetivable. En consecuencia, a pesar de que el pago se haya producido mediante acuerdo amistoso, la Dirección General de Tributos considera que, en estos casos, se mantiene la exención. Por ello, los 40.000 euros percibidos por lesiones están exentos de tributación en el IRPF y no se integran en la base imponible.

Por otro lado, tenemos los 10.000 euros adicionales percibidos en concepto de daños morales que son también considerados daños personales. No obstante, estos 10.000 euros no están cuantificados conforme a ningún baremo legal y tampoco derivan de una sentencia judicial. Son realmente una mejora voluntaria pactada en el acuerdo extrajudicial. En estos casos, la doctrina administrativa expone que las cantidades que exceden de la valoración legal o baremada pierden la exención, aunque su origen sea un daño personal. Por tanto, estos 10.000 euros no cumplen el requisito de cuantía legal o judicialmente reconocida y, consecuentemente, Los 10.000 euros por daños morales no están exentos y deben tributar en el IRPF.

Los 10.000 euros tributarán como ganancia patrimonial, de conformidad con el artículo 33.1 LIRPF. Y, conforme a la LIRPF, al no derivar de una transmisión

⁶⁴ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0040-18, de 16 de enero de 2018 [versión electrónica - base de datos DGT].

⁶⁵ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0120-22, de 24 de enero de 2022 [versión electrónica - base de datos DGT].

⁶⁶ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0125-07, de 24 de enero de 2022 [versión electrónica - base de datos DGT].

patrimonial, se integrarán en la base imponible general y se imputarán al ejercicio en el que se perciban⁶⁷.

En conclusión y como resumen, el tratamiento fiscal de los 50.000 euros es el siguiente:

- 40.000 euros → Renta exenta de IRPF (indemnización por daños personales conforme a baremo legal).
- 10.000 euros → Ganancia patrimonial sujeta y no exenta, integrada en la base general del IRPF.

2. IVA & IS.

El transportista reclama a la Compañía aérea 121.000 euros por la pérdida de una mercancía perecedera en un vuelo de Pamplona a Palma de Mallorca. La compañía aseguradora acuerda pagar 100.000 euros. Se pide analizar este caso desde la órbita de los dos impuestos involucrados en la operación.

Primero, delimitamos el supuesto de hecho de este caso. En primer lugar, encontramos a un transportista (empresario o profesional) que reclama a una compañía aérea 121.000 euros por la pérdida de una mercancía perecedera en un vuelo nacional (Pamplona – Palma). Finalmente, la aseguradora de la compañía aérea abona 100.000 euros, en virtud de un acuerdo indemnizatorio. Vemos, por tanto, que estamos ante una indemnización por pérdida de mercancía, no ante una prestación de servicios.

Empezando por el análisis de la aplicabilidad del IVA, sabemos que, conforme a la LIVA en su artículo 4 están sujetas al impuesto “Las entregas de bienes y prestaciones de servicios realizadas por empresarios o profesionales a título oneroso”⁶⁸. Es decir, para que exista sujeción al IVA debe haber: una entrega de bienes o prestación de servicios, una contraprestación y una relación directa entre servicio y contraprestación.

⁶⁷ Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio (BOE 29 de noviembre del 2006).

⁶⁸ Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido (BOE 29 de diciembre de 1992).

Los 100.000 euros percibidos por el transportista tienen carácter de indemnización por daños derivados de la pérdida de la mercancía por lo que tienen finalidad resarcitoria y no retributiva. Por lo tanto, no existe un servicio adicional prestado a la compañía aérea ni a la aseguradora. En este aspecto, la jurisprudencia del TJUE⁶⁹ y la doctrina administrativa española⁷⁰ son constantes en este punto diciendo que las indemnizaciones que tienen por objeto reparar un daño no constituyen contraprestación de una operación sujeta a IVA.

En conclusión, para la sujeción al IVA, no existe hecho imponible puesto que no hay entrega de bienes ni prestación de servicios y, por eso, no procede repercutir IVA. En otras palabras, la aseguradora no soporta IVA deducible por lo que los 100.000 euros no están sujetos al IVA.

A continuación, haremos el análisis desde la óptica del Impuesto de Sociedades. Podemos confirmar que el transportista actúa como sujeto pasivo del IS. Y, desde el punto de vista contable y fiscal, la indemnización percibida tiene naturaleza de ingreso, su función es resarcir una pérdida patrimonial (mercancía destruida o inutilizada) y, fiscalmente, no se califica como cifra de negocios, pero sí como ingreso extraordinario o de explotación, según el caso.

En este caso debemos analizar conjuntamente la pérdida sufrida. Por un lado, la mercancía percedera perdida constituye un gasto fiscalmente deducible o una pérdida patrimonial. Y, por su parte, la indemnización compensa económicamente dicha pérdida. Desde la perspectiva del IS, el ingreso por la indemnización debe integrarse en la base imponible y el valor contable/fiscal resultante de la mercancía perdida será gasto deducible.

Por lo tanto, los 100.000 euros se integran como ingreso del ejercicio en que se devengan o perciben, según el criterio contable aplicado. Además, no existe ninguna exención específica en el IS para este tipo de indemnizaciones. Y, para terminar, la

⁶⁹ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, asunto C-277/05, *Société thermale d'Eugénie-les-Bains* contra *Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie*, de 18 de julio de 2007 [versión electrónica – EUR-Lex].

⁷⁰ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0609-18, de 7 de marzo de 2018 [versión electrónica – base de datos DGT]

indemnización tributa plenamente, compensándose, en su caso, con el gasto derivado de la pérdida de la mercancía⁷¹.

Para resumir y esquematizar este caso en concreto, desde el punto de vista del IVA, los 100.000 euros percibidos por el transportista no están sujetos, al tratarse de una indemnización por daños sin relación directa con una prestación de servicios y, desde el punto de vista del IS, la cantidad percibida sí debe integrarse en la base imponible, al constituir un ingreso que compensa una pérdida patrimonial, siendo deducible el gasto correspondiente a la mercancía perdida.

- IVA → No sujeto.
- IS → Ingreso imputable en la base imponible.

3. ISD.

En un accidente aéreo fallece un pasajero que tenía concertado dos seguros de vida, el primero, en favor de su amigo por importe de 60.000 euros y el segundo, en favor de su tío por 40.000 euros. Analizar la situación desde la órbita tributaria.

Una vez más, empezamos analizando el supuesto de hecho de este caso. Estamos ante el fallecimiento de un pasajero en un accidente aéreo. El causante (fallecido) tenía dos seguros de vida: el Seguro A que tenía como beneficiario un amigo, por un capital de 60.000 euros y el Seguro B que tenía como beneficiario un tío, por un capital 40.000 de euros. Ambos beneficiarios perciben cantidades por causa de fallecimiento.

Con carácter previo, conviene descartarse el IRPF ya que conforme al artículo 6.4 LIRPF: “No estará sujeta a este Impuesto la renta que se encuentre sujeta al Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones”⁷². Por tanto, las cantidades percibidas no tributan en IRPF, sino, en su caso, en el ISD. Recordamos que la LISD en su art. 1.b) añade expresamente al hecho imponible del ISD “La percepción de cantidades por los

⁷¹ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0598-22, de 21 de marzo de 2022 [versión electrónica – base de datos DGT].

⁷² Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio (BOE 29 de noviembre del 2006).

beneficiarios de seguros sobre la vida, cuando el contratante sea persona distinta del beneficiario”⁷³.

Ahora, debemos delimitar los sujetos pasivos del ISD en este caso y, conforme al artículo 5.a) LISD “Estarán obligados al pago del impuesto, a título de contribuyentes, los causahabientes en las adquisiciones mortis causa”⁷⁴. Por lo tanto, el amigo (beneficiario del seguro A) es sujeto pasivo por 60.000 euros y el Tío (beneficiario del seguro B) es sujeto pasivo por 40.000 euros. Cada beneficiario tributa de forma independiente, por su respectiva percepción.

Para la base imponible invocamos el artículo 9 LISD: “Constituye la base imponible del impuesto el valor neto de la adquisición individual de cada causahabiente”⁷⁵. En los seguros de vida la base imponible coincide con el capital percibido. Así que, el Amigo tiene una base imponible de 60.000 euros y al Tío le corresponde una base imponible de 40.000 euros⁷⁶.

Sin embargo, el ejercicio no acaba aquí puesto que hay algunas reducciones aplicables. Como sabemos, el artículo 20.2.a) LISD aplica reducciones que dependen del grado de consanguinidad que el beneficiario mantenía con el causante. Primero, tendremos que mirar a que grupo pertenecen el tío del amigo dependiendo de su grado de consanguinidad con el causante. El Tío, al tener un grado de consanguinidad de tercer grado con el causante pertenecería al Grupo III conforme al art. 20.2.b) LISD y el Amigo no forma parte de ningún grupo porque no guarda ninguna relación de consanguinidad con el causante⁷⁷.

En consecuencia, este ejercicio se vería de la siguiente forma:

- Amigo → Base imponible: 60.000 €.
 - Reducciones aplicables → No aplica.
- Tío → Base imponible: 40.000 €.

⁷³ Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades. (BOE 28 de noviembre de 2014).

⁷⁴ Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades. (BOE 28 de noviembre de 2014).

⁷⁵ Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades. (BOE 28 de noviembre de 2014).

⁷⁶ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0221-25, de 25 de febrero de 2025 [versión electrónica - base de datos DGT].

⁷⁷ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V1538-17, de 15 de junio de 2017 [versión electrónica - base de datos DGT].

- Reducciones aplicables → Art. 20.2.a) (parentesco) del Grupo III. Esta reducción puede variar dependiendo de la Comunidad Autónoma a la que se pertenezca. Si la Comunidad Autónoma no ha regulado esta reducción, la reducción sería de 7.993,46 €.
- Base imponible reducida según normativa estatal, no autonómica = 32.006,54 €.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y PROPUESTAS DE MEJORA.

1. TENSION ENTRE REPARACIÓN ÍNTEGRA Y CAPACIDAD ECONÓMICA.

El sistema de responsabilidad civil se basa en una función estrictamente restauradora, no lucrativa, bajo el principio de *restitutio in integrum*. Su objetivo es reintegrar al perjudicado a la situación patrimonial exacta anterior al daño, abarcando daños materiales (daño emergente y lucro cesante) y morales (STS 723/2009⁷⁸), siempre que sean probados⁷⁹. Para evitar un enriquecimiento injusto, se aplica la *compensatio lucri cum damno*, compensando las ventajas económicas obtenidas del hecho dañoso con los perjuicios sufridos. La reparación íntegra se define como la diferencia entre la situación patrimonial actual y la que existiría sin el evento lesivo, utilizando criterios como el baremo de accidentes para aportar seguridad técnica⁸⁰.

No obstante, existe una tensión estructural cuando la indemnización interactúa con el sistema tributario. Mientras que en el ámbito civil es una restauración patrimonial, fiscalmente puede tratarse como capacidad económica, lo que genera una fricción que puede menoscabar la función resarcitoria si la indemnización es absorbida parcialmente por el gravamen.

2. LA PARADOJA DEL RECONOCIMIENTO JUDICIAL.

El sistema fiscal español establece que para el tratamiento de las indemnizaciones por daños personales no basta la existencia de un daño real, sino que es decisivo el título jurídico de su reconocimiento (V0120-22⁸¹). Según el art. 7.d) de la LIRPF⁸², la exención fiscal solo se aplica a las cuantías legal o judicialmente reconocidas. Esto implica que los acuerdos privados, aunque sean válidos civilmente, no bastan para acceder a la exención, lo que puede convertir la indemnización en renta imponible. En los casos en los que hay

⁷⁸ Sentencia del Tribunal Supremo núm. 723/2009, de 12 de febrero de 2009 [versión electrónica - base de datos CENDOJ. Id Cendoj: 28079130062009100115].

⁷⁹ Maldonado Ramos, J., “Alcance del principio indemnizatorio”, en Maldonado Ramos, J. (coord.), *Código Civil Comentado. Comentado, con jurisprudencia sistematizada y concordancias*.

⁸⁰ Maldonado Ramos, J., “Restitución integral”, en Maldonado Ramos, J. (coord.), *Código Civil Comentado. Comentado, con jurisprudencia sistematizada y concordancias*.

⁸¹ Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0120-22, de 24 de enero de 2022 [versión electrónica - base de datos DGT].

⁸² Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio (BOE 29 de noviembre del 2006).

intervención judicial, el reconocimiento jurisdiccional actúa como garantía de neutralidad fiscal. Sin este amparo, la compensación puede calificarse como ganancia patrimonial, incluso si su fin es reparador (STSJ 5385/2021⁸³).

Existe una contradicción entre el sistema civil, que reconoce la indemnización como reparación, y el tributario, que condiciona su eficacia a la forma jurídica. En consecuencia, la obtención de una resolución judicial no solo cuantifica el perjuicio, sino que determina la eficacia económica real de la indemnización, haciendo que la reparación íntegra dependa del cauce jurídico utilizado y no solo del daño sufrido.

3. EL PAPEL EXPANSIVO DEL BAREMO DE TRÁFICO.

Como ya hemos mencionado, el principio fundamental de la responsabilidad civil es la *restitutio in integrum* o reparación plena del daño. Para determinar las indemnizaciones por daños corporales, los tribunales utilizan el baremo de tráfico de forma orientativa, lo que aporta seguridad jurídica y uniformidad. Sin embargo, este instrumento presenta ciertas limitaciones:

En primer lugar, su aplicación no es automática ni obligatoria (STS 1250/2006⁸⁴). El juez debe adaptarlo a las circunstancias específicas y puede apartarse de sus cuantías para garantizar la reparación íntegra⁸⁵. Además, al ser un sistema diseñado para el seguro obligatorio de circulación y la estandarización del riesgo, su expansión a otros ámbitos puede chocar con la necesidad de individualización del perjuicio, especialmente en daños extraordinarios como ocurre en los accidentes aéreos. Por último, la jurisprudencia establece que el uso del baremo debe estar subordinado a asegurar la indemnidad de la víctima. Si sus límites cuantitativos impiden la reparación total, el órgano judicial debe descartarlos.

⁸³ Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía núm. 5385/2021, de 4 de marzo de 2021 [versión electrónica - base de datos CENDOJ. Id Cendoj: 29067330022021100133].

⁸⁴ Sentencia del Tribunal Supremo núm. 1250/2006, de 27 de noviembre de 2006 [versión electrónica - base de datos vLex].

⁸⁵ Villar Calabuig, J., “Europa y el Derecho de Circulación. Reflexiones sobre la transparencia y la motivación de la oferta (o respuesta) motivada y algunas novedades jurisprudenciales”, *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 94, 2025, 183-190. (<https://tinyurl.com/4xma4fwy>)

En conclusión, aunque el baremo da estabilidad al sistema, es necesario mantener un margen de adaptación judicial para evitar que las cuantías estandarizadas limiten una compensación justa.

4. LA AUSENCIA DE UN RÉGIMEN FISCAL ESPECÍFICO PARA GRANDES SINIESTROS.

El tratamiento fiscal de las indemnizaciones por daños personales en España se articula mediante reglas generales diseñadas para situaciones ordinarias, sin distinguir entre siniestros individuales y eventos colectivos o catastróficos. El sistema tributario aplica un tratamiento homogéneo a supuestos heterogéneos, basando la exención en requisitos generales sin atender a la naturaleza excepcional o al impacto social del siniestro.

La falta de un régimen diferenciado para grandes siniestros como son los accidentes aéreos contrasta con sus intensos daños morales y sus sistemas de aseguramiento complejos. La aplicación del baremo de circulación para accidentes aéreos hace que el efecto fiscal no dependa de la gravedad del evento, sino del cumplimiento de requisitos formales. Es decir, la indemnización final que recibe la víctima está condicionada por el reconocimiento judicial, el uso del baremo y la gestión jurídica, más allá del perjuicio efectivamente sufrido.

Existe, pues, una fricción entre la finalidad del derecho de daños y la lógica del sistema tributario. La aplicación de reglas generales a situaciones extraordinarias evidencia que la reparación efectiva depende del marco jurídico que la formaliza.

El sistema actual no asegura siempre que la indemnización cumpla su función de reparación plena, supeditando su efectividad real a cuestiones formales y a la forma en que el daño es reconocido jurídicamente.

5. PROPUESTAS DE MEJORA.

A partir del diagnóstico realizado, se proponen varias medidas para mejorar el sistema actual. En primer lugar, convendría crear un régimen fiscal específico para los accidentes que afectan a muchas personas a la vez. Esto serviría para que los impuestos

no reduzcan el dinero destinado a reparar el daño, manteniendo la coherencia entre las leyes civiles y las tributarias. También sería necesario reformar el artículo 7.d. LIRPF para dejar claro que las indemnizaciones fijadas por un juez, incluyendo los pagos extra para asegurar que la víctima no pierda dinero, están totalmente libres de impuestos, evitando así confusiones legales.

Por otro lado, sería útil diseñar un baremo propio para los accidentes aéreos que permita valorar los daños de forma más exacta y justa, sin tener que usar obligatoriamente el sistema de los accidentes de tráfico. Además, se recomienda dar validez fiscal completa a los acuerdos alcanzados fuera de los juzgados, siempre que cumplan unas garantías mínimas, por ejemplo, de forma. De esta manera, se evitaría que los interesados tengan que ir a juicio solo para conseguir que su indemnización no tribute.

Para terminar, es fundamental que el Derecho civil y el fiscal estén mejor coordinados. El objetivo es que las normas de Hacienda no desvirtúen la finalidad de las indemnizaciones, que es reparar el daño sufrido. Solo con una mejor conexión entre ambas leyes se podrá asegurar que la víctima reciba una compensación completa y justa, tal y como busca el ordenamiento jurídico.

CAPÍTULO VI. BIBLIOGRAFÍA.

1. LEGISLACIÓN.

Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal), Montreal 1999.

Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, Varsovia 1929.

Enmienda a los artículos 21 y 22 del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999. (BOE 27 de febrero de 2025).

Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades. (BOE 28 de noviembre de 2014).

Ley 29/1987, de 18 de diciembre, del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones. (BOE 19 de diciembre de 1987).

Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio (BOE 29 de noviembre del 2006).

Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. (BOE 23 de septiembre de 2015).

Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido (BOE 29 de diciembre de 1992).

Real Decreto 1629/1991, de 8 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones. (BOE 16 de noviembre de 1991).

Real Decreto 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 (BOE 5 de noviembre del 2004)

Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente. (Gaceta de Madrid 21 de agosto de 1997).

Reglamento (CE) nº 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos. (DOUE 30 de abril de 2004).

2. DOCTRINA.

Consulta nº 5, BOICAC nº 77/2009, de 31 de marzo de 2009 [versión electrónica – BOICAC]. Fecha de la última consulta: 20 de octubre de 2025.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0040-18, de 16 de enero de 2018 [versión electrónica - base de datos DGT]. Última consulta: 26 de enero de 2026.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0120-22, de 24 de enero de 2022 [versión electrónica - base de datos DGT]. Última consulta: 27 de febrero de 2026.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0125-07, de 24 de enero de 2022 [versión electrónica - base de datos DGT]. Última consulta: 26 de enero de 2026.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0221-25, de 25 de febrero de 2025 [versión electrónica - base de datos DGT]. Fecha de la última consulta: 25 de octubre de 2025.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0266-20, de 4 de febrero de 2020 [versión electrónica - base de datos DGT]. Última consulta: 25 de enero de 2026.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0261-09, de 16 de enero de 2018 [versión electrónica - base de datos DGT]. Fecha de la última consulta: 9 de febrero de 2026.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0598-22, de 21 de marzo de 2022 [versión electrónica – base de datos DGT]. Fecha de la última consulta: 25 de octubre de 2025.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V0609-18, de 7 de marzo de 2018 [versión electrónica – base de datos DGT]. Fecha de la última consulta: 25 de octubre de 2025.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V1283-22, de 6 de junio de 2022, de Dirección General de Tributos [versión electrónica - base de datos DGT]. Fecha de la última consulta: 28 de octubre de 2025.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V1538-17, de 15 de junio de 2017 [versión electrónica - base de datos DGT]. Última consulta: 25 de enero de 2026.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V1557-05, de 22 de julio de 2005 [versión electrónica - base de datos DGT]. Fecha de la última consulta: 28 de octubre de 2025.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V1682-24, de 10 de julio de 2024 [versión electrónica - base de datos DGT]. Fecha de la última consulta: 29 de octubre de 2025.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V2244-23, de 16 de enero de 2018 [versión electrónica - base de datos DGT]. Fecha de la última consulta: 9 de febrero de 2026.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos núm. V2696-18, de 5 de octubre de 2018 [versión electrónica – base de datos DGT]. Fecha de la última consulta: 28 de octubre de 2025.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos, núm. V0137-15, de 26 de enero de 2015 [versión electrónica - base de datos DGT]. Fecha de la última consulta: 20 de octubre de 2025.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos, núm. V0532-21, de 5 de marzo de 2021 [versión electrónica - base de datos DGT]. Fecha de la última consulta: 29 de octubre de 2025.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos, núm. V0554-22, de 18 de marzo de 2022 [versión electrónica - base de datos DGT]. Fecha de la última consulta: 20 de octubre de 2025.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos, núm. V1321-20, de 4 de mayo de 2020 [versión electrónica - base de datos DGT]. Fecha de la última consulta: 28 de octubre de 2025.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos, núm. V2521-21, de 13 de octubre de 2021 [versión electrónica - base de datos DGT]. Fecha de la última consulta: 29 de octubre de 2025.

Consulta vinculante de la Dirección General de Tributos, núm. V2916-19, de 29 de octubre de 2019 [versión electrónica - base de datos DGT]. Fecha de la última consulta: 20 de octubre de 2025.

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). (2023). *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional: Lista actual de Partes*. Recuperado de <https://tinyurl.com/bdd8yxzu>

Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, de 1 de marzo de 2013, por la que se dictan normas de registro y valoración del inmovilizado material y de las inversiones inmobiliarias. (BOE 8 de marzo de 2013). Fecha de la última consulta: 13 de noviembre de 2025.

Resolución del Tribunal Económico-Administrativo Central núm. 00/02499/2007/00/00, de 28 de septiembre de 2009 [versión electrónica - base de datos TEAC]. Fecha de la última consulta: 28 de diciembre de 2025.

Resolución del Tribunal Económico-Administrativo Central núm. 00/05260/2017/00/00, de 28 de septiembre de 2009 [versión electrónica - base de datos TEAC]. Fecha de la última consulta: 14 de febrero de 2026.

3. JURISPRUDENCIA.

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, asunto C-277/05, Société thermale d'Eugénie-les-Bains contra Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, de 18 de julio de 2007 [versión electrónica – EUR-Lex]. Fecha de la última consulta: 28 de octubre de 2025.

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 1250/2006, de 27 de noviembre de 2006 [versión electrónica - base de datos vLex]. Fecha de la última consulta: 27 de febrero de 2026.

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 723/2009, de 12 de febrero de 2009 [versión electrónica - base de datos CENDOJ. Id Cendoj: 28079130062009100115]. Fecha de la última consulta: 21 de febrero de 2026.

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 1801/2019, 17 de diciembre de 2019 [versión electrónica - base de datos vLex]. Fecha de la última consulta: 24 de enero de 2026.

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 901/2021, 21 de diciembre de 2021 [versión electrónica - base de datos vLex]. Fecha de la última consulta: 24 de enero de 2026.

Sentencia del Tribunal Supremo núm. 704/2023, de 9 de mayo de 2023 [versión electrónica - base de datos CENDOJ. Id Cendoj: 28079110012023100651]. Fecha de la última consulta: 23 de enero de 2026.

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Asturias núm. 2536/2011, de 15 de enero de 2011 [versión electrónica - base de datos CENDOJ. Id Cendoj:

33044330012011100651]. Fecha de la última consulta: 14 de febrero de 2026.

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid núm. 1416/2014, de 27 de noviembre [versión electrónica - CENDOJ Id Cendoj: 28079330042014101231].

Fecha de la última consulta: 28 de octubre de 2025.

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía núm. 5385/2021, de 4 de marzo de 2021 [versión electrónica - base de datos CENDOJ. Id Cendoj:

29067330022021100133]. Fecha de la última consulta: 27 de febrero de 2026.

Sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña núm. 74/2025, de 26 de febrero de 2025 [versión electrónica - base de datos CENDOJ. Id Cendoj:

15030370052025100077]. Fecha de la última consulta: 28 de octubre de 2025.

4. TEXTOS Y MANUALES.

Villar Calabuig, J., “Europa y el Derecho de Circulación. Reflexiones sobre la transparencia y la motivación de la oferta (o respuesta) motivada y algunas novedades jurisprudenciales”, *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 94, 2025, pp. 183-190. (<https://tinyurl.com/4xma4fwy>)

Carvalho, P., “Pesadilla sobre el Atlántico: qué pasó exactamente en el vuelo 447 de Air France”. *El Confidencial*. 22 de enero de 2022. (<https://tinyurl.com/3xb9zvtn>, fecha de última consulta: 28/02/2026).

Carbonell Gisbert, C. y Gómez Ligüerre, C., “Impuesto sobre sociedades e indemnización de daños y perjuicios”, *InDret*, 2, 2002, (<https://tinyurl.com/4asskhxx>).

Lefebvre, F., *Memento Fiscal 2025*, Ediciones Francis Lefebvre, Madrid, 2025 (<https://tinyurl.com/y26v6p42>).

Jaramillo, J. I. E., “Indemnización por el fallecimiento de pasajeros. El recargo del artículo 20 de la LCS. Accidente de Spanair en Las Palmas: Comentario a la STS de 17 de diciembre de 2019”, *CEF Legal. Revista práctica de derecho*, 2021, pp. 67-74. (<https://tinyurl.com/nhd56ffc>).

Maldonado Ramos, J. (coord.), *Código Civil Comentado. Comentado, con jurisprudencia sistematizada y concordancias*. (<https://tinyurl.com/3u294we3>).

- Mechbal, J. G., “El seguro de defensa jurídica. Relevancia de sus límites cuantitativos y cualitativos. La cesión del derecho del asegurado”, *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, 86, 2023, pp. 125-134.
- Perez Royo, F., et al., *Curso de Derecho Tributario: Parte Especial*, Tecnos, Madrid, 2021.
- Robertson McGilchrist, N., *Lawyering in the Clouds*.
- Valiñas, M. A. G., *Manual de IRPF: Esquemas y prácticas para el ejercicio 2007*, Universidad de Oviedo, Oviedo, 2008. (<https://www.tinyurl.com/5cd90d8b>)

CAPÍTULO VII: ANEXOS.

1. DECLARACIÓN DE USO DE HERRAMIENTAS DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL.

Por la presente, yo, Blanca María García-Mayoral Peña, estudiante de E-3 Analytics de la Universidad Pontificia Comillas al presentar mi Trabajo Fin de Grado titulado “Análisis de las indemnizaciones derivadas de accidentes aéreos y su tratamiento fiscal”, declaro que he utilizado la herramienta de Inteligencia Artificial Generativa ChatGPT u otras similares de IAG de código sólo en el contexto de las actividades descritas a continuación:

1. **Brainstorming de ideas de investigación:** Utilizado para idear y esbozar posibles áreas de investigación.
2. **Referencias:** Usado conjuntamente con otras herramientas, como Science, para identificar referencias preliminares que luego he contrastado y validado.
3. **Metodólogo:** Para descubrir métodos aplicables a problemas específicos de investigación.
4. **Constructor de plantillas:** Para diseñar formatos específicos para secciones del trabajo.
5. **Corrector de estilo literario y de lenguaje:** Para mejorar la calidad lingüística y estilística del texto.
6. **Generador previo de diagramas de flujo y contenido:** Para esbozar diagramas iniciales.
7. **Sintetizador y divulgador de libros complicados:** Para resumir y comprender literatura compleja.
8. **Revisor:** Para recibir sugerencias sobre cómo mejorar y perfeccionar el trabajo con diferentes niveles de exigencia.

Afirmo que toda la información y contenido presentados en este trabajo son producto de mi investigación y esfuerzo individual, excepto donde se ha indicado lo contrario y se han dado los créditos correspondientes (he incluido las referencias adecuadas en el TFG y he explicitado para que se ha usado ChatGPT u otras herramientas similares). Soy consciente de las implicaciones académicas y éticas de presentar un trabajo no original y acepto las consecuencias de cualquier violación a esta declaración.

Fecha: 20 de marzo de 2026.

Firma: _____BMGMP_____