



Boletín nº 5/ 08
7 de Mayo de 2008

La edad, el sexo y la antigüedad en el carné y las tarifas de los seguros

M^a Jose Fernández Martín



AUDENTES FORTUNA
IUVAT

Hacia 1977 las entidades aseguradoras pidieron a la Dirección general de Seguros y Fondos de Pensiones que se les permitiera variar las tarifas establecidas en función de en función de criterios como la edad, la antigüedad del permiso de conducir y la ubicación geográfica del asegurado.

Inicialmente la DGS rechazó la aplicación de estos nuevos criterios de tarificación pero poco a poco se fueron imponiendo ante la incipiente aparición de franquicias, reducción de bonificaciones y prácticas similares de limitación de riesgos que incrementaban, finalmente, de forma global los seguros del automóvil.

Las primas fijadas por las compañías vienen determinadas por la frecuencia media del riesgo y el coste por siniestro, en el que intervienen a su vez una pluralidad de factores como médicos, sanatorios, grúas, talleres, gastos judiciales, etcétera. Las compañías utilizan múltiples factores de tarificación para ajustar el precio del seguro al perfil de riesgo de los clientes y poder ofertar sus productos a los precios más competitivos posibles. Estos factores dependen por un lado del vehículo (precio, modelo, gama, categoría etc) y por otro del asegurado (lugar de residencia, sexo, edad, antigüedad del carné de conducir, profesión, bonificaciones por no siniestralidad, etc).

Existe un elevado número de factores de tarificación que emanan del comportamiento de la siniestralidad por lo que es preciso utilizar las técnicas estadísticas en la multiplicidad de sus posibles variantes para ultimar un proceso de tarificación en el cálculo de la prima de riesgo. Este tipo de análisis da lugar a una segmentación de la cartera de asegurados en distintos grupos que lo son por sus resultados objetivos sobre la totalidad de la siniestralidad y no por su composición en sí.

La tarificación de las primas se basa en el principio de equidad lo que significa que en la segmentación de las carteras por grupos, cada grupo resulta ser homogéneo respecto a la siniestralidad, de modo que a todos los asegurados que pertenezcan a un mismo segmento se les aplicará una misma prima acorde al riesgo que representan y que diferente a la del resto de segmentos.

Las Entidades aseguradoras, además de la tarificación inicial fundada en la información básica que dispone acerca de cada uno de los factores de riesgo, suelen aplicar a la renovación de su cartera la denominada tarificación a posteriori. En las garantías de daños propios y responsabilidad civil, la prima se ajusta en función de la experiencia individual de siniestralidad de cada asegurado en la Entidad. Es el conocido sistema de bonificación en la prima de seguro a aquellos asegurados que no tienen siniestralidad y recargar a aquellos otros que aporten siniestralidad ajustando la prima real al riesgo.

Las estadísticas revelan que entre los 20 y los 28 años de edad la siniestralidad en varones es superior a la que registran las mujeres lo que justifica su inclusión en distintos segmentos. Sin embargo, las diferencias de precio según el género se van reduciendo conforme aumenta la edad, y a partir de los 30 años los precios del seguro tanto en hombres como en mujeres se aproximan hasta casi coincidir.



Debemos considerar legal la práctica realizada por las entidades aseguradoras dado que no supone objetivamente ninguna práctica de discriminación por razón de sexo que prohíbe expresamente el artículo 14 de la Constitución Española declara que: "los españoles son iguales ante la Ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social".





La edad, el sexo y la antigüedad en el carné y las tarifas de los seguros

El Tribunal Constitucional se ha pronunciado en reiteradas ocasiones acerca de la discriminación por razón del sexo. La distinción entre los sexos sólo puede ser utilizada excepcionalmente como criterio de diferenciación jurídica de trato entre los varones y las mujeres, se cualifica como discriminación por un resultado peyorativo para quien la sufre, que ve limitados sus derechos o sus legítimas expectativas por la concurrencia en ella de un factor cuya virtualidad justificativa ha sido expresamente descartada por la Constitución, dado su carácter atentatorio a la dignidad del ser humano (art. 10.1 CE).

La STC 240/1999, de 20 de diciembre, recuerda y resume esta doctrina, señalando que “este Tribunal ha tenido ocasión de reiterar en varias resoluciones que la específica prohibición de discriminación por razón de sexo consagrada en el art. 14 CE, que contiene un derecho y un mandato antidiscriminatorio (STC 41/1999), comprende no sólo la discriminación directa, es decir, el tratamiento jurídico diferenciado y desfavorable de una persona por razón de su sexo, sino también la indirecta, esto es, aquel tratamiento formalmente neutro o no discriminatorio del que se deriva, por las diversas condiciones fácticas que se dan entre trabajadores de uno y otro sexo, un impacto adverso sobre los miembros de un determinado sexo (STC 198/1996, FJ 2; en sentido idéntico, SSTC 145/1991, 286/1994 y 147/1995)”.

Tal clase de discriminación comprende sin duda aquellos tratamientos peyorativos que se fundan no sólo en la pura y simple constatación del sexo de la víctima, sino en la concurrencia de razones o circunstancias que tengan con el sexo de la persona una conexión directa e inequívoca (STC 173/1994, de 7 de junio; 136/1996, de 23 de julio; 20/2001, de 29 de enero; 41/2002, de 25 de febrero; y 17/2003, de 30 de enero).

La prohibición de discriminación entre los sexos implica la no justificación razonable de diferenciación establecida en la propia Constitución, que resulta ser un medio de parificación, de modo que la distinción entre los sexos sólo puede ser utilizada excepcionalmente como criterio de diferenciación jurídica y con un máximo rigor respecto a las exigencias materiales de proporcionalidad.

El art. 2 de la Directiva 97/80/CE, del Consejo, de 15 de diciembre de 1997, relativa a la carga de la prueba en los casos de discriminación por razón de sexo. Define la discriminación en los siguientes términos: 1. A efectos de la presente Directiva se entenderá por principio de igualdad de trato la ausencia de toda discriminación por razón de sexo, bien sea directa o indirecta. 2.

A efectos del principio de igualdad de trato contemplado en el apartado 1, existirá discriminación indirecta cuando una disposición, criterio o práctica aparentemente neutro afecte a una proporción sustancialmente mayor de miembros de un mismo sexo salvo que dicha disposición, criterio o práctica no resulte adecuado y necesario y pueda justificarse con criterios objetivos que no estén relacionados con el sexo”.

Es jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia que el Derecho comunitario se opone a la aplicación de una medida nacional que, aunque esté formulada de manera neutra, perjudique a un porcentaje muy superior de mujeres que de hombres, a menos que la medida controvertida esté justificada por factores objetivos ajenos a cualquier discriminación por razón de sexo”.

En el caso que nos ocupa, el criterio de diferenciación de sexos tiene una clara causa de diferenciación objetiva cual es la incidencia del comportamiento en la siniestralidad del automóvil del sexo vinculado con la edad de los conductores y que configura un claro factor objetivo de diferenciación sin que exista discriminación por razón de sexo ni directa ni indirecta. La prueba evidente de la no discriminación la constituye el hecho de que en segmentos de edad superior (entre los 36 a los 40 años) la tarificación del seguro para hombres y de mujeres no presenta diferencia alguna.



CONCLUSIÓN:

La circunstancia objetiva de la incidencia de edad, sexo y una pluralidad múltiples de factores objetivos como fórmula de segmentación de clientes no constituye por sí solo un factor de trato ilegal ni discriminatorio por razón de sexo, constituyendo tan solo un factor de diferenciación por motivos de principio de equidad en la distribución de los riesgos del seguro de autos asentado, a su vez, en el principio de la suficiencia de primas.





¿Pueden las Comunidades Autónomas legislar sobre responsabilidad civil en supuestos de accidente de circulación en los que intervienen especies cinegéticas?

A tenor de lo dispuesto en el artículo 149,1.8ª en relación con el 149,1.21ª debemos entender que las Comunidades Autónomas carecen de competencias para poder legislar sobre responsabilidad civil derivada de accidentes de circulación en el que intervienen especies cinegéticas.

Claramente el artículo 149 de la Constitución reserva la competencia exclusiva del Estado para la ordenación normativa en materia de legislación civil y la responsabilidad civil es, por ende, parte de esta disciplina. Por otro lado, es también competencia exclusiva del estado la legislación normativa de tráfico y circulación de vehículos a motor.

Artículo 149

1. "El Estado tiene **competencia exclusiva** sobre las siguientes materias: 8. Legislación civil, sin perjuicio de la conservación, modificación y desarrollo por las Comunidades Autónomas de los derechos civiles, forales o especiales, allí donde existan. 21. Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos de motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación."

Por otro lado, La Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, ha procedido a modificar el marco normativo y la atribución de responsabilidades en el caso de accidentes de tráfico ocasionados por especies cinegéticas, añadiendo una Disposición Adicional Novena al **Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial** y esta Disposición Adicional novena en vigor desde el 9 de agosto de 2005, está referida a Responsabilidad en accidentes de tráfico por atropellos de especies cinegéticas, estableciendo la responsabilidad de los accidentes para el conductor del vehículo cuando se le pueda imputar incumplimiento de las normas de circulación, para los titulares de los aprovechamientos cinegéticos o, en su defecto, a los propietarios de los terrenos. Cuando el accidente sea consecuencia directa de la acción de cazar hace falta de diligencia en la conservación del coto y para el titular de la vía pública si el accidente es consecuencia de su estado de conservación o de su señalización.

En concordancia, y para adecuarse a la nueva situación legislativa, mediante **la Ley 13/2005, de 27 de diciembre, de Medidas Financieras, las Cortes de Castilla y León** modificaron el artículo 12.1 de la Ley 4/1996, de 12 de julio, de Caza de Castilla y León, que establece que "la responsabilidad por los daños producidos por las piezas de caza en los terrenos cinegéticos, en los refugios de fauna y en las zonas de seguridad se determinará conforme a lo establecido en la legislación estatal que resulte de aplicación".

Otro ejemplo lo constituye la **Modificación de la Norma Foral 8/2004, de 14 de junio, de Caza del Territorio Histórico de Álava** del artículo 11 de la Norma Foral 8/2004, de 14 de junio, de Caza del Territorio Histórico de Álava a tenor de lo prevenido en la citada disposición adicional novena de la Ley 17/2005, de 19 de julio.

EL RINCÓN DE LA SONRISA: **Las chancletas**



Es la historia de un hombre que se compra un Ferrari y va a probarlo, llega a la autopista y empieza en primera..... boou- uoo, segunda..... boouuuooo, y de repente oye:

"Chacla, chacla, chacla, chacla, chacla"

Se gira y ve a un individuo que iba detrás corriendo, y que adelanta al coche y dice el del ferrari:

"Ahora veras"

Mete la tercera a 200Km/h y pasa al tío corriendo, al cuarto de ahora vuelve a oír:

"Chacla, chacla, chacla, chacla, chacla"

Y comprueba que el individuo le vuelve a adelantar corriendo. El del Ferrari, más quemao que la moto de un hippie, mete la cuarta a 260km/h, y lo vuelve a adelantar. Pero.... al cuarto de hora vuelve a oír:

"Chacla, chacla, chacla, chacla, chacla"

Era de nuevo el individuo corriendo a punto de pasar al Ferrari. Se pican los dos, mete el Ferrari la quinta a 300Km/h y viene una curva muy cerrada. Frena el del Ferrari y la pasa y el individuo corriendo derrapa y se la paña."CHASHHHHHH"

Se baja el del Ferrari y le dice:

" Pero coño, ¿qué te ha pasao?"

Y le contesta:

"Toma tú una curva a 300km/h y que te se salga una chancleta"

Autor: Chispa

