



Boletín nº 12/ 08
7 de diciembre de 2008

TRANSPOSICIÓN DEL LA 5ª DIRECTIVA RC AUTOS AL DERECHO
ESPAÑOL

M^a Jose Fernández Martín



Cruz Sacra Sit Mihi Lux

Primera: La modificación de la normativa sobre seguro de responsabilidad civil de automóviles obedece a la necesidad de verificar la transposición de la 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005. Por medio de esta Quinta Directiva se modifican todas las anteriores, 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE, 90/232/CEE y la 2000/26/CE, todas ellas relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.

La ley 21/2007 de 11 de julio, modifica el Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (LRCSCVM), aprobada por el Real Decreto Legislativo 8/2004 de 29 de octubre y la LOSSP (aprobada por DRL 6/2004 de 29 de octubre). A consecuencia de esta modificación, un nuevo proyecto de reglamento ha sido presentado a la Junta Consultiva de Seguros, según versión de enero 2008, cuyo contenido, con respecto al vigente texto, es substancialmente más reducido y se limitará al desarrollo específico de algunas normas en su estricto aspecto reglamentario.

Segundo: El objetivo de la Directiva es la actualización y la mejora del seguro de Responsabilidad civil de vehículos automóviles dado que ello tiene una especial incidencia en la consolidación de un mercado único y la libre circulación de personas y vehículos.

Tercero: El contenido de la directiva afecta a las siguientes materias y Directivas:

A la 1ª Directiva (72/166/CEE): nuevos elementos en el concepto de estacionamiento habitual (placas falsas o que no correspondan o hayan dejado de corresponder a un vehículo), exclusiones subjetivas (personas exentas) y objetivas (determinados tipos de vehículos) a la garantía del estacionamiento habitual y eliminación de la mención relativa a territorios no europeos de un Estado Miembro.

A la 2ª Directiva (84/5/CEE): coberturas (corporales y materiales, nuevos límites de 1 millón de euros por víctima o 5 millones por siniestro y 1 millón por daños materiales. Periodo transitorio de 5 años optativo dividido en dos subperiodos y previsión de revisión automática de los límites conforme al IPCE cada 5 anualidades, cobertura de daños por un organismo designado en cada Estado para indemnizar los daños causados por vehículos no asegurados o no identificados y la inclusión de la cobertura de los daños materiales causados por vehículos no identificados cuando coincidan con personales significativos, pudiendo establecerse franquicias de 500€ como máximo.

A la Directiva 88/357/CEE (de Libre Prestación de Servicios) autorización a las sucursales de las empresas de seguros que operan en Libre Prestación de Servicios para ser representantes de las actividades de seguro de vehículo de automóviles.





La transposición de la 5ª Directiva

A la 3ª Directiva (90/232/CEE) No oponibilidad a los ocupantes de un vehículo, la conducción del mismo por alguien bajo la influencia de bebidas alcohólicas, tóxicos o estupefacientes, confirmación del derecho de indemnización conforme ley civil nacional de las peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados, la cobertura basada en una prima única y durante toda la duración del contrato incluida las estancias en otros estados miembros durante la vigencia del contrato, tratamiento de vehículos importados durante los 30 días subsiguientes a la importación, certificado de siniestralidad, eliminación de las franquicias por daños materiales causados por vehículos no asegurados.

A la 4ª Directiva (2000/26/CE): la universalización del ejercicio de la acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil del responsable para cualquier víctima de un accidente automovilístico, la generalización del sistema de oferta y respuesta motivada incluidas las Oficinas nacionales de Seguros, ampliación de la información a cualquier accidente automovilístico por parte de los organismos de información, reconocimiento de la posibilidad de las víctimas a entablar, establecido en otro Estado miembros sobre la base del Reglamento 44/2001 del Consejo de 22 de diciembre, desde el país de su residencia, un proceso judicial contra el asegurador del responsable indicando que las anteriores referencias al Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968 deberán entenderse hechas al Reglamento 44, que lo sustituyó.

Cuarta: Mediante la reforma normativa introducida por la Ley 21/2007 de 11 de julio, un nuevo sistema de cobertura de responsabilidad civil se plasma en el derecho español. Por primera vez en el sistema español, se parte de una concepción integral de responsabilidad civil, es decir, sobre unos límites globales de máxima garantía, abandonándose el sistema de indemnización de límites por víctima y límites por daños materiales

La generalización del sistema de la Cuarta Directiva sobre la obligación del asegurador de dar una oferta o una respuesta motivada a la víctima de un accidente, los requisitos, plazos y procedimientos para su emisión y las consecuencias de la no verificación a través de un doble sistema de intereses moratorios y sanciones administrativas constituyen uno de los aspectos más significativos de ésta reforma legal.

Destacan las modificaciones en el concepto del estacionamiento habitual para resolver la cuestión a los solos efectos de la indemnización, en el caso de placas falsas y/o caducadas que causen accidentes en España y la precisión aclaratoria de que el estacionamiento habitual viene determinado por la placa del vehículo ya sea definitiva o provisional.

La adaptación de las nuevas funciones del Consorcio de Compensación de Seguros para cubrir los vehículos importados a España sin asegurar durante los 30 días siguientes a la aceptación de la importación por el comprador, la inclusión del robo de uso a cargo del CCS y la ampliación a la cobertura, con franquicia, de los daños materiales causados por vehículos no identificados, cuando coincidan con daños personales que precise asistencia hospitalaria al menos 7 días.

La nueva regulación del ejercicio judicial de la acción ejecutiva, mediante el establecimiento de las Diligencias en el proceso penal preparatorias de la ejecución y la vinculación a la formación del Título ejecutivo, auto de cuantía máxima, del contenido de la oferta o la respuesta motivada. La celebración de una comparecencia en defecto de oferta o respuesta motivada y el valor de transacción del posible acuerdo alcanzado ante el juez por las partes.





LA APROBACIÓN DE UN REGLAMENTO TRANSGRESOR. LA NUEVA ORDENACIÓN REGLAMENTARIA DEL CONCEPTO DE VEHÍCULO A MOTOR Y HECHO DE LA CIRCULACIÓN

REAL DECRETO 1507/2008, de 12/09/2008 RTO SEGURO OBLIGATORIO DEL AUTOMOVIL

Con el nuevo Reglamento del Seguro Obligatorio de Vehículos a Motor, en vigor desde el día 13 de octubre de 2008, lejos de conseguir mejorar la protección de los perjudicados de un accidente de circulación, nos ha sorprendido con una nueva regulación del concepto de vehículo a motor y del de hecho de la circulación. Con la sana intención de verificar una cierta aproximación entre las legislaciones del seguro de responsabilidad civil y de la normativa de tráfico y circulación de vehículos, el zapatero legislativo de la DGS y FP ha conseguido un nuevo espécimen, especie de engendro mezcla de muchos conceptos que no puede satisfacer las necesidades ni de la normativa de tráfico, y que por desdichado y valga un adelanto de información supone una conculcación a todas luces de lo que manda la 5ª directiva cuando define el concepto del estacionamiento habitual al que deben someterse los estados miembros. El día menos pensado nos caerá un chorro del TJCE si no nos da un tirón de orejas la propia Comisión porque ¿A quien se le puede ocurrir después de haber leído las directivas el disparate del artículo 1 del nuevo Reglamento?

Ahora se consideran vehículos a motor "todos y solo aquellos que requieran una autorización administrativa para circular". (Ficha técnica y permiso de circulación). 1. Tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la obligación de aseguramiento, todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Se exceptúan de la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos, así como aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico". Pues bien, un vehículo dado de baja no precisa excepcionarse de la obligación de aseguramiento. Sencillamente no podría circular legalmente, pero si lo hace, le pese a quien le pese y por mandato de las Directivas, el daño que pudiera ocasionar con motivo de esa circulación está necesariamente cubierto por una presunción de estacionamiento habitual en el país donde ha causado el daño y por mucho que se le quiera sacar del instituto asegurador y de la protección del Fondo Nacional de Garantía, el Consorcio deberá pagar los daños a los perjudicados a menos que nos queramos saltar a la torera, cosa por otro lado muy carpetovetónica, el derecho europeo más reciente en la materia (véase artículo 1 de la Directiva 14/2005/CE relativo al concepto de estacionamiento habitual).

¿Qué es un hecho de la circulación? A efectos de cobertura se consideran hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de vehículos a motor tanto por garajes y aparcamientos, como por vías y terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común. No se considera hechos de circulación la celebración de pruebas deportivas, la realización de tareas industriales o agrícolas, así como los desplazamientos realizados por los recintos de los puertos y aeropuertos. La cuestión tiene mucha miga Pensemos un poco en que algunos recintos portuarios son a la vez zonas de ocio....restaurantes, discotecas, pubs....Tampoco tendrá la consideración de hechos de circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes (los daños causados por los "aluniceros"). No obstante, las víctimas de conductas tipificadas en el Código Penal como delitos contra la seguridad vial sí estarán cubiertas por el seguro: (conductores ebrios, kamikaces, etc) veremos como evoluciona la interpretación de nuestros Tribunales en este desorden reglamentario.

EL RINCÓN DE LA SONRISA: La Audiencia

En una sala del juzgado, viene entrando el Juez para dar inicio a una audiencia.
En ese momento, el fiscal se levanta y le grita al abogado defensor:

-¡Es usted un sinvergüenza!-

El abogado defensor le responde gritando:

-¡Y usted es un ladrón!-

El Juez toma asiento y tranquilamente dice:



-Bueno, ya que ambas partes se han identificado plenamente, podemos dar inicio a la audiencia.

