



Boletín nº 10/ 09  
7 de octubre de 2009

**Comentarios a la DIRECTIVA 2009/103/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 16 de septiembre de 2009**

Por  
**María José Fernández Martín**



*Res perit domino*

**Comentarios a la publicación de la DIRECTIVA 2009/103/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 16 de septiembre de 2009**

Relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

Diario Oficial de la Unión Europea 7.10.2009  
L 263

Tras más de dos años de trabajos codificadores, la nueva Directiva 103/2009CE nos ofrece un solo texto sistematizado e integrado, en el que se aúna la redacción y el contenido de las cinco previas Directivas existentes en materia de aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil del automóvil. Se unifica todas las disposiciones hasta ahora publicadas sobre la materia con la consiguiente derogación de los textos independientes de cada Directiva y se incorpora la articulación y la actualización mediante las modificaciones introducidas durante los últimos 37 años (Art. 29).

La versión codificada tiene un ámbito competencial para todo el Espacio Económico Europeo, lo que implica su aplicabilidad por vía de transposición no solo en los 28 miembros de la UE sino también en los tres del Espacio Económico Europeo: Islandia, Liechtenstein y Noruega.

Las cinco directivas afectadas son:

- [Directiva 72/166/CEE del Consejo](#), de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.
- [Segunda Directiva 84/5/CEE del Consejo](#), de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles.
- [Tercera Directiva 90/232/CEE del Consejo](#), de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.
- [Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo](#), de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles).
- [Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo](#), de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (Quinta Directiva).

Con fecha 29 de mayo de 2008 fue emitido el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad» (versión codificada) COM(2008) 98 final — 2008/0049 (COD) (2008/C 224/08) que el 22 de abril de 2008, se le había sometido a consulta por el Consejo de la Unión Europea, de conformidad con el artículo 95 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea). El Comité Económico y Social Europeo Considero que el contenido de la propuesta era plenamente satisfactorio sin que fuera objeto de ninguna observación por su parte, y decidió por 80 votos a favor y 3 abstenciones emitir un dictamen favorable sobre el texto propuesto.

La exposición de Motivos de la directiva comienza resaltando la transcendencia del seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (seguro de vehículos automóviles) reviste para los ciudadanos europeos, (asegurados o víctimas de accidentes) y para las empresas de seguros (negocio de seguros no vida). El seguro de vehículos automóviles afecta a libre circulación de personas bienes y mercancías.





## *Comentarios a la DIRECTIVA 2009/103/CE*

El fortalecimiento y consolidación del mercado interior del seguro de vehículos automóviles debe ser objeto de actuación comunitaria dentro del marco jurídico común de los servicios financieros.

La garantía se basa en la presunción de que todo vehículo automóvil comunitario que circula por el territorio de la Comunidad está asegurado. Para ello cada legislación nacional asume la obligación de asegurar la responsabilidad civil resultante de estos vehículos mediante una cobertura que sea válida a nivel de todo el territorio comunitario. Todas las pólizas de seguro obligatorio de automóviles deben cubrir la totalidad del territorio de la Comunidad. Dicho sistema es extensivo a los países que se agreguen a esta normativa comunitaria.

Cada Estado miembro garantizará que la responsabilidad civil relativa a la circulación de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio esté cubierta por un seguro que cubra los daños y modalidades conforme a su ley reguladora. Siendo que el territorio de estacionamiento habitual es el que corresponde a la placa de matrícula sea esta temporal o definitiva. Si un vehículo no fuera portador de placa o portare una que no le corresponda o haya dejado de corresponderle, se considera que el territorio de estacionamiento habitual será, a los solos efectos de indemnizar a los perjudicados, el país de ocurrencia del daño.

No será admisible el control de aseguramiento de los vehículos en el territorio internos de los Estados miembros y solamente podrán permitirse los controles no sistemáticos y no discriminatorios cuando se lleven a cabo en el marco de un control no exclusivamente dirigido a verificar los seguros. Tampoco procederá el control de la carta verde si el vehículo de un tercer estado no Europeo hubiera penetrado en el territorio de un estado miembro del espacio económico europeo a través de otro estado miembro, de manera que los daños que causara en ese Estado estarían en todo caso garantizados a las víctimas por su respectivo Fondo nacional de garantía.

La garantía se basa en la presunción de que todo vehículo automóvil comunitario que circula por el territorio de la Comunidad está asegurado. Para ello cada legislación nacional asume la obligación de asegurar la responsabilidad civil resultante de estos vehículos mediante una cobertura que sea válida a nivel de todo el territorio comunitario. Dicho sistema es extensivo a los países que incorporen en sus derechos domésticos esta normativa comunitaria.

El sistema hace preciso un organismo que garantice a la víctima la indemnización en el caso en que el vehículo que haya causado el siniestro no estuviera asegurado o no fuera identificado. La víctima de tal siniestro debe poder dirigirse directamente a dicho organismo para su reclamación. No obstante, los Estados miembros han de poder aplicar determinadas exclusiones limitadas en caso de daños materiales ocasionados por un vehículo no identificado, en evitación de fraudes, por lo que conviene prever que la indemnización de tales daños pueda ser limitada por franquicias o excluida. La opción de limitar o de excluir la indemnización de las víctimas basándose en que el vehículo no está identificado no debe aplicarse cuando el organismo haya pagado por daños corporales importantes a una víctima (fijadas con arreglo a los criterios imperantes en cada Estado miembro y básicamente vinculadas con estancias o asistencias hospitalarias por un determinado periodo) del mismo accidente en el que se causaron daños materiales.

En el caso de los vehículos robados u obtenidos por la fuerza, los Estados miembros pueden prever que el Fondo nacional de Garantía intervenga para indemnizar a la víctima pero los Estados miembros pueden prever la aplicación de determinadas franquicias cuando intervenga para la indemnización de esta tipología de daños materiales. El fondo nacional de garantía no puede exigir en ningún caso ni circunstancia que la víctima le demuestre que el responsable no puede pagar o se niega a hacerlo.

También recoge el texto legal la opción de excepcionar la obligación de aseguramiento que pueden hacer valer los estados miembros respecto de vehículos que pertenecen a determinadas personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, o de determinadas placas denominadas "especiales" mediante la indicación del organismo que debe responder a las víctimas causadas por los citados vehículos excepcionados de la obligación de aseguramiento. La Comisión de la Comunidades recibirá de cada Estado miembro la lista de los tipos de vehículos excepcionados y de los organismos que los garanticen en cada territorio. Cada Estado miembro tendrá disposiciones específicas respecto de los vehículos (por ejemplo, los oficiales o los militares) a los que se apliquen las exenciones de la obligación de estar cubiertos por un seguro de responsabilidad civil.





## Comentarios a la DIRECTIVA 2009/103/CE

Siempre que de trate de vehículos portadores de placas especiales, excepcionadas de la obligación de asegurar, deberán contar, al entrar en el Territorio de otro Estado miembro, con un seguro de frontera, de forma que en el caso de causar un siniestro estén debidamente asegurados. La falta del seguro de frontera y la circulación sin seguro de dichas placas ha de estar garantizada en el estado miembro de circulación de la misma manera que los riesgos causados por los vehículos sin asegurar, es decir por el Fondo Nacional de garantía en el país del accidente: Una vez indemnizadas las víctimas, el Fondo Nacional o el organismo de indemnización podrán reclamar contra el organismo del Estado miembro en el que el vehículo pudiera tener su estacionamiento habitual. La Comisión tras un periodo de experiencias constatará si puede consolidarse este sistema o la solución ha de ser modificada en aras de la mejor forma de equilibrar los intereses de los Estados miembros.

Los Estados miembros han de garantizar al menos una cobertura de importes de mínimos, lo que constituye un factor esencial de la protección a las víctimas. La cobertura mínima por exige que se compense íntegra y justamente las lesiones muy graves, y al mismo tiempo obliga a tener en cuenta la frecuencia de accidentes en los que se ven implicadas múltiples víctimas y el número de accidentes en el que varias víctimas sufren lesiones muy graves en el curso de un mismo siniestro. La cobertura mínima puede determinarse en cada Estado miembro por víctima o por siniestro habilitando periodos que permitan de forma transitoria una adecuada evolución y adaptación progresiva partiendo de un plazo inicial más breve en el cual los Estados miembros deben incrementar dichos importes hasta alcanzar al menos la mitad de los niveles previstos. Para garantizar su continua actualización se emplee la cláusula de revisión periódica basada en el IPC Europeo (Rto. 2449/95 del Consejo de 23 Octubre).

Los Estados miembros para evitar demoras en el pago a la víctima, deben establecer cuál de las dos partes debe, en un primer momento, indemnizar a la víctima, en caso de controversia entre un fondo nacional de garantía y el asegurador de la responsabilidad civil.

Cualquiera que fuere el lugar de la Comunidad en que haya ocurrido el accidente, las víctimas de accidentes han de tener un trato comparable. Los miembros de la familia del titular de la póliza, del conductor o de cualquier otra persona responsable han de ser protegidos de forma comparable a la de las otras terceras víctimas, en todo caso en lo que se refiere a los daños corporales sufridos por aquellos. Los Estados miembros no deben permitir que los aseguradores opongan franquicias a la parte perjudicada.

Los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios de las vías públicas no motorizados, parte más débil en un accidente, deben estar cubiertos por el seguro obligatorio del vehículo implicado en el accidente. Esta disposición no prejuzga la responsabilidad civil ni el nivel de indemnización por daños en un accidente que pueda corresponder por aplicación de la legislación nacional.

La cobertura de los ocupantes, logro de la segunda directiva, se vio completada en la quinta con la garantía de cobertura incluso cuando estos supieran o debieran haber sabido que el conductor del vehículo se encontraba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia tóxica en el momento del accidente. La cobertura de estos ocupantes por el seguro obligatorio de vehículos automóviles no prejuzga ninguna responsabilidad en que pudieran haber incurrido en virtud de la legislación nacional vigente, ni el nivel de indemnización por daños en un accidente concreto.

### EL RINCÓN DE LA SONRISA: ELLOS SON ASÍ



#### Los políticos son así.

De izquierda a derecha:

- El Canadiense..., típico, un poco descolgado e inocente.
- El Norteamericano..., emprendedor, mirada al horizonte, ni se deja distraer.
- El Francés y el Italiano... a lo suyo

