



Boletín nº 1/19
7 DENERO 2019



Non est ad astra mollis e terris via.-

No hay forma fácil de llegar a las estrellas desde la tierra.-
Séneca.

INFORMATIVO MENSUAL

IURA & PRÁXIS

Normas de seguro más estrictas para proteger a las víctimas de accidentes automovilísticos
Modificación del la MID 2009/103/EC (parte 1)

Por María José Fernández Martín

La actual Directiva de seguros de automóviles (Motor Insurance Directive 2009/103/EC). (MID), es una consolidación de las cinco directivas anteriores. La primera de las cuales data de 1972 y el resto tienen una datación escalonada a lo largo de la cual han procurado el acercamiento legislativo de los diferentes sistemas de la UE y el EEE en materia del seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor. La codificación actual MID permite a los residentes de la UE viajar sin problemas dentro de la UE con sus vehículos tanto por motivos de negocios como de turismo. Sobre la base de una prima única, los residentes de la UE pueden viajar a cualquier lugar sin la necesidad de tener que comprar un seguro adicional.

La Directiva también garantiza una alta protección de las posibles víctimas de accidentes automovilísticos y es fundamental para el funcionamiento de la Zona Schengen, tanto para el tráfico de personas como de mercancías.

En junio de 2016, la Comisión lanzó una iniciativa para evaluar el funcionamiento práctico de la Directiva de seguros de automóviles, lo que incluyó una consulta pública entre los Estados miembros entre julio y octubre de 2017. Las enmiendas presentadas hoy siguen esa evaluación tendente a determinar las necesidades reales de mejora en el sistema del seguro de automóviles y de la protección de víctimas de accidentes de circulación.

Los elementos clave de la actual Directiva en vigor incluyen:

- 1) La obligación de los vehículos de tener una póliza de seguro de responsabilidad civil de terceros, válida para todos los territorios de la UE sobre la base de una prima única.
- 2) Las cantidades mínimas obligatorias de cobertura proporcionadas por las pólizas de seguro están garantizadas en todos los Estados (aunque es cierto que algunos Estados miembros pueden requerir una elevación de los niveles prácticos de cobertura a nivel nacional).
- 3) La prohibición de los Estados miembros de realizar controles sistemáticos en las fronteras de los seguros de vehículos. Los controles están restringidos aleatoriamente y a las necesidades de seguridad pública.
- 4) La obligación de los Estados miembros de crear fondos de garantía para indemnizar a las víctimas de accidentes causados por vehículos no asegurados o no identificables (por ser portadores de placas falsas o ilegítimas).
- 5) Protección para las víctimas de accidentes automovilísticos en un Estado miembro distinto de su Estado miembro de residencia ("víctimas visitantes").

El derecho de los asegurados a obtener una declaración de su historial de reclamaciones durante los últimos cinco años.





Propuesta para la modificación de la MID 2009/103/EC (1 parte)

6) El derecho de los asegurados a obtener una declaración de su historial de reclamaciones durante los últimos cinco años.

¿Que motivos reales existen para optar por la revisión de la Directiva de seguros de automóviles (MID)?

Siguiendo las conclusiones obtenidas a raíz de la consulta– evaluación de 2016, La Comisión entiende que la mayoría de los elementos de la Directiva siguen siendo adecuados para su propósito, mientras que introducir ciertas enmiendas y modificaciones en áreas específicas serían apropiadas. Y convenientes para una mejora sustancial del sistema.

En el Plan de Acción de Servicios Financieros al Consumidor de marzo de 2017, la Comisión anunció su trabajo sobre posibles enmiendas para mejorar la protección de las víctimas de accidentes de tráfico en los casos en que la aseguradora es insolvente, y para mejorar el reconocimiento de las declaraciones del historial de reclamaciones. La presente propuesta aborda estas dos cuestiones, junto con otras tres identificadas en la evaluación: los riesgos debidos a la conducción sin seguro, la armonización de los importes mínimos de cobertura y el alcance de la Directiva.

La Comisión propone los siguientes cambios:

INSOLVENCIA DE UN ASEGURADOR: Si el asegurador del vehículo responsable de un accidente es insolvente, las víctimas serán indemnizadas rápida y completamente en su Estado miembro de residencia. En situaciones transfronterizas, esto asegurará que la responsabilidad financiera última sea asumida por el sector de seguros del Estado miembro de origen del asegurador, al tiempo que permite una rápida compensación a las víctimas EN SU Estado de residencia.

DECLARACIONES DEL HISTORIAL DE RECLAMACIONES: los aseguradores tendrán que tratar las declaraciones del historial de reclamaciones emitidas por una aseguradora en un Estado miembro diferente de la misma forma y con el mismo tratamiento que las emitidas en el país. Esto debería garantizar que los ciudadanos que compran seguros en el extranjero puedan beneficiarse de primas de seguros más ventajosas, al mismo nivel que los consumidores nacionales.

CONDUCCIÓN NO ASEGURADA: se reforzarán los poderes de los Estados miembros para combatir la conducción no asegurada. Esto debería ayudar a abordar la conducción sin seguro, que actualmente supone un aumento de las primas para los conductores honestos.

CANTIDADES MÍNIMAS DE COBERTURA: los ciudadanos de la UE se beneficiarán del mismo nivel de protección mínima cuando viajen en cualquier Estado de la UE. La propuesta establece niveles mínimos de protección armonizados para lesiones personales y daños materiales en toda la UE, ya que los niveles mínimos actuales difieren ligeramente entre los Estados miembros.

ÁMBITO DE APLICACIÓN: Para reforzar la seguridad jurídica, la propuesta incorpora la jurisprudencia reciente del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en la Directiva. En particular, las reglas ahora aclaran que los accidentes causados durante el uso normal de un vehículo para fines de transporte, incluido su uso en propiedades privadas, están amparados y cubiertos por las garantías del seguro concertado.

Vayamos por partes y veamos el enfoque de cada una de estas cuestiones:

INSOLVENCIA

La solución propuesta garantiza que si el asegurador de un vehículo responsable de un accidente es insolvente, las víctimas serán compensadas por un organismo de compensación ubicado en su Estado miembro de residencia. Luego, el organismo gestor en el país de la víctima será reembolsado por un organismo de compensación del Estado miembro de origen del asegurador.





Propuesta para la modificación de la MID 2009/103/EC (parte 1)

Esto asegurará que la responsabilidad financiera última sea asumida por el sector de seguros de los Estados miembros de origen del asegurador, al tiempo que permite pagos rápidos a las víctimas.

En definitiva, se trata de extender el ámbito de la protección que enmarca los principios de la Cuarta Directiva, conocida como de “Protección de visitantes” a los casos en los que el asegurador del vehículo del responsable está en una situación de insolvencia. La solución estriba en incluir a cargo del mercado de seguros del que emana la obligación de garantía, el reembolso de los daños compensados por el Organismo de Compensación de del Estado de residencia de la Víctima. En el caso español, esta situación viene ya cubierta entre las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros al garantizar los daños causados por vehículos asegurados en compañías españolas insolventes, actuando así como organismo pagador final. En cuanto a la función de Organismo Gestor, es decir receptor de reclamaciones de víctimas residentes en España que han sufrido un accidente en otro Estado miembro, causados por un vehículo asegurado en una compañía extranjera no solvente, conforme el esquema normativo actual, correspondería a Ofesauto con un derecho de reembolso contra el Organismo de Compensación del país del aseguramiento fallido.

CONDUCIR SIN SEGURO

¿Por qué es un problema la conducción no asegurada y qué propone la Comisión?

La conducción sin seguro afecta negativamente tanto a las víctimas de accidentes, como a las aseguradoras, los fondos de garantía y los aseguradores de automóviles que eventualmente pagan la factura. Según la Asociación de Autoridades Europeas de Registro de Vehículos y Conductores, la conducción sin seguro es un problema creciente dentro de la UE, que le costó a la UE más de 870 millones de reclamaciones solo en 2011.

Este problema debe abordarse tanto a nivel nacional como a nivel europeo. A nivel nacional, los Estados miembros deben tomar medidas eficaces para reducir los riesgos de conducción sin seguro. Pueden hacerlo mediante la verificación sistemática interna del seguro de responsabilidad civil de terceros de las pólizas registradas o realizando verificaciones en la circulación e imponiendo sanciones efectivas para los propietarios de vehículos que circulen sin seguro.

Los conductores sin seguro también conducen a través de las fronteras, dando a la cuestión una dimensión de la UE. Pero a la luz del principio de libre circulación de personas y vehículos en el Mercado Único, la actual Directiva prohíbe los controles fronterizos de seguros en vehículos que ingresan al territorio nacional.

Sin interferir con la libre circulación de personas y vehículos dentro de la UE, esta propuesta aprovecha los avances tecnológicos nuevos y discretos (como la tecnología de reconocimiento de matrículas) para verificar la obligación del seguro. Estos controles pueden realizarse siempre que sean necesarios y proporcionados, formen parte de un sistema general de controles en el territorio nacional, no sean discriminatorios y no requieran que el vehículo se detenga. (Continuará)

EL RINCÓN DE LA SONRISA: LA Otra Mona lisa

