



Boletín nº 2/19  
7 FEBRERO 2019



**Liberæ sunt nostræ cogitationes – Cicerón**

**“Nuestros pensamientos son libres”**

*Normas de seguro más estrictas para proteger a las víctimas de accidentes automovilísticos  
Modificación del la MID 2009/103/EC ( parte 2)*

*Por María José Fernández Martín*

La propuesta presentada por la Comisión en 2017 en el marco del “Plan de Acción de Servicios Financieros al Consumidor” aborda dos cuestiones, junto con otras tres identificadas en la evaluación: los riesgos debidos a la conducción sin seguro, la armonización de los montos mínimos de cobertura y el alcance de la Directiva.

Una cuestión residual relativa al control del cumplimiento de la obligación de asegurar los vehículos es la relativa a ¿Cómo se protegerán los datos personales bajo el nuevo sistema?

Los controles discretos deben realizarse de acuerdo con la Norma General Europea de Protección de Datos. Esto garantiza la recopilación y el tratamiento adecuados de los datos con el propósito de hacer cumplir la ley dentro del marco de la Directiva de seguros de automóviles.

## HISTORIAL DE RECLAMACIONES

¿Qué son las declaraciones del historial de reclamaciones (fichero de accidentes) y para qué se utilizan?

Con el fin de facilitar el cambio a un nueva aseguradora. La Directiva actual sobre seguros de automóviles establece el derecho de los asegurados a solicitar a su aseguradora una declaración del historial de reclamaciones que cubra los últimos cinco años. Dichas declaraciones proporcionan una descripción general de todas las reclamaciones de responsabilidad a terceros relacionadas con los vehículos cubiertos por el contrato de seguro o la ausencia de dichas reclamaciones.

En muchos Estados miembros, esta declaración del historial de reclamaciones ya se ha tenido en cuenta para determinar una nueva prima de seguro de automóvil para los asegurados que deseen cambiar a otro proveedor de seguros. También es una herramienta utilizada por los proveedores para evitar reclamaciones de seguros de automóviles fraudulentas. Sin embargo, no existe ningún requisito para que las aseguradoras tengan en cuenta dichos estados de cuenta al calcular las primas.

los cambios propuestos por la Comisión son:

Para facilitar la autenticación de las declaraciones del historial de reclamaciones por parte de los aseguradores, la propuesta armoniza el contenido y el formato de estas declaraciones en toda la UE. Además, al tener en cuenta el historial de reclamaciones con el fin de determinar las primas, no debe existir discriminación basada en la nacionalidad o en la base del anterior Estado miembro de residencia del asegurado. Para garantizar el cumplimiento de esta obligación, los aseguradores deben revelar cómo se tiene en cuenta el historial de reclamaciones al calcular las primas de seguros de automóviles para clientes actuales y potenciales.





## Propuesta para la modificación de la MID 2009/103/EC (2 parte )

### CANTIDADES MÍNIMAS DE COBERTURA

¿Qué propuesta lanza la Comisión sobre cantidades mínimas de cobertura?

La propuesta garantizará una protección mínima igual en toda la UE en caso de un accidente con un vehículo a motor. Las nuevas normas están diseñadas para adaptar dichos importes mínimos cada cinco años para tener en cuenta la evolución de la realidad económica y eliminar las diferencias pendientes entre los Estados miembros.

Sin embargo, como en la normativa actual, los Estados miembros siguen siendo libres de establecer, a nivel nacional, importes mínimos de cobertura más altos que los previstos en la Directiva.

### ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA

¿Se modificará el alcance de la Directiva de seguros de automóviles?

Si bien el alcance de la Directiva permanece sin cambios, las actuales enmiendas propuestas añaden aclaraciones, a raíz de las recientes sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE). Dichas aclaraciones son necesarias, ya que la evaluación mostró que algunos Estados miembros interpretaron que la obligación del seguro de responsabilidad civil a terceros no se extiende a todos los vehículos motorizados utilizados, ni en todas las ubicaciones y ni para todos los fines.

La propuesta de hoy aclara el concepto de 'uso de un vehículo' basándose en las decisiones del CJEU. El "uso de un vehículo" significa cualquier uso del vehículo, destinado normalmente a servir como medio de transporte, que sea consistente con la función normal de ese vehículo, independientemente de las características del vehículo e independientemente del terreno en el que se encuentre el vehículo motorizado, y de si está estacionado o en movimiento.

En la sentencia Vnuk (C-162/13), el Tribunal dictaminó que cualquier uso del vehículo que sea consistente con su función normal debería estar cubierto. En Rodrigues de Andrade (C-514/16), el Tribunal dictaminó que se debe entender que la "función normal del vehículo" está relacionada con su función de transporte y no con cualquier otra función que un vehículo pueda tener (por ejemplo, arar en caso de un arado motorizado). En Torreiro (C-334/16), la Corte dictaminó que las características del terreno no tienen relación para determinar si el vehículo está en "uso normal" o no.

### DESARROLLOS TECNOLÓGICOS

¿Cómo tratará la Directiva con los coches sin conductor?

Los automóviles sin conductor, también conocidos como 'vehículos autónomos', tienen el potencial de reducir drásticamente las muertes en las carreteras, que actualmente ocurren principalmente debido a un error humano. Sin embargo, la evaluación demostró que el requisito existente para el seguro obligatorio de responsabilidad civil a terceros también se aplica a los vehículos autónomos o semiautónomos (es decir, cualquier vehículo motorizado debe tener un seguro de responsabilidad civil a terceros independientemente de quién sea el conductor). Por lo tanto, la propuesta de hoy no trae ningún cambio en este sentido.

¿Cómo abordará la Directiva las bicicletas eléctricas y otros nuevos tipos de vehículos de motor eléctrico? La evaluación demostró que los nuevos tipos de vehículos motorizados, como las bicicletas eléctricas (e-bikes), segways, scooters eléctricos ya están dentro del ámbito de aplicación de la Directiva según lo interpretado por el Tribunal de Justicia. Además, de conformidad con el principio de subsidiariedad, los Estados miembros tienen la facultad de eximir a los nuevos tipos de vehículos de motor eléctrico un seguro automotor obligatorio a terceros con la condición de que un fondo nacional de compensación garantice la indemnización de las víctimas en caso de accidente. Por lo tanto, no hay necesidad de introducir grandes cambios legislativos a este respecto.





## Propuesta para la modificación de la MID 2009/103/EC (parte 2)

### DEFINICIÓN DE LOS PROBLEMAS QUE LA PROPUESTA BUSCA RESOLVER

Los principales problemas identificados en esta evaluación de impacto se refieren a los siguientes temas :

- 1) Protección insuficiente /desigual de las partes perjudicadas en ciertas circunstancias (insolvencia de los aseguradores, cantidades mínimas carentes de cobertura), y
- 2) El trato diferencial y el comportamiento de f los mercados locales afectan negativamente a los asegurados (diferenciación entre las declaraciones del historial de reclamaciones de los aseguradores en casos transfronterizos, aumento de las primas debido a la conducción sin seguro).

Un problema adicional, la falta de una aplicación uniforme del alcance de la MID en toda la UE en particular a la luz de las recientes sentencias del Tribunal de Justicia, quedo claramente expuesto por la evaluación. la elección de política propuesta fue una codificación de la jurisprudencia existente y, por lo tanto, no requiere una evaluación de impacto de acuerdo con las directrices, pero es deseable registrar el razonamiento.

En los últimos años ha habido una serie de sentencias del Tribunal de Justicia que aclaran el alcance de la Directiva. En un contexto de diferencias en las versiones lingüísticas de la Directiva, el TJUE ha interpretado el alcance en una serie de resoluciones preliminares. Particularmente, los juicios del TJUE en los casos llamados "Vnuk", "Andrade" y "Torreiro" El Caso de Vnuk en su sentencia aclaró el ámbito de aplicación de la Directiva respecto a os tipos y usos de vehículos motorizados para los cuales es obligatoria una póliza de seguro de Responsabilidad civil a terceros, de una manera diferente a como se aplicaba hasta ahora en ciertos Estados miembros, lo que dio lugar a solicitudes de determinados Estados miembros y partes interesadas en la consulta pública para volver a examinar el ámbito de aplicación adecuado de la Directiva. Dado que se propone codificar las sentencias del Tribunal de Justicia en la MID y no modificar el alcance de la Directiva tal como lo interpreta el Tribunal, el cambio legislativo propuesto no está sujeto a una evaluación detallada del impacto.

Hay cuatro factores problemáticos identificados que subyacen a estos problemas:

la ausencia de normas a escala de la UE sobre la indemnización de las víctimas en casos transfronterizos de aseguradores insolventes, c

Las cantidades mínimas para cobertura insuficientes en el seguro de automóviles de algunos de los Estados miembros,

Los riesgos debido a la conducción no asegurada (lo que puede conducir a primas más altas para los asegurados

y la falta de aceptación de las declaraciones del historial de reclamaciones de los aseguradores en caso de que los asegurados se muden de residencia a otro Estado miembro.( Continuará)

### EL RINCÓN DE LA SONRISA: Terapias Alternativas

