



Boletín nº 3/19
7 MARZO 2019



**Aequam memento rebus in
arduis servare mentem –
Horacio**
**“Recuerda mantener la
mente serena en momentos
dificiles”.**

*Normas de seguro más estrictas para proteger a las víctimas de
accidentes automovilísticos
Modificación del la MID 2009/103/EC (parte 3)*

Por María José Fernández Martín

RECAPITULACIÓN HISTORICA

El Sistema internacional de seguro de responsabilidad civil de automóviles (conocido como “Carta Verde” y legislación de la UE sobre seguros de automóviles se basan en un certificado internacional de seguro de responsabilidad civil que permite a los viajeros conducir a través de la frontera sin tener que comprar un seguro complementario. El sistema está administrado por un Consejo de Oficinas que se creó en 1949 bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Hay tres categorías de Miembros de la Carta Verde: 1) Estados miembros del EEE, 2) Miembros de la Sección III del Reglamento Interno (Andorra, Croacia, Serbia y Suiza) y 3) Miembros de la Carta Verde

estándar.

Los vehículos de los Estados miembros del EEE y los Estados de la Sección III pueden viajar libremente entre los territorios pertinentes, incluso sin la carta verde, ya que se presume que las matrículas de los vehículos de dichos Estados miembros son la prueba del seguro.

La evolución de la legislación de la UE sobre seguros de automóviles implicó la adopción de cinco directivas sucesivas, para la mejora continua del marco legal y el fortalecimiento de la protección de las víctimas de accidentes de tráfico.

La primera Directiva de 1972 estableció la obligación de que todos los vehículos estén cubiertos por una póliza de seguro Responsabilidad Civil a terceros y ordenó la abolición de los controles fronterizos en el seguro de automóviles; También hizo posible que los Estados miembros derogaran la necesidad del seguro para los vehículos de algunas personas físicas o jurídicas o ciertos tipos de vehículos.

La segunda Directiva de 1983 impuso por primera vez los importes mínimos de cobertura, obligó a los Estados miembros a establecer organismos de compensación para conductores sin seguro o sin identificación (también conocidos como fondos de garantía nacionales) y prohibió ciertas cláusulas de exclusión en los contratos de seguro.

La Tercera Directiva de 1990 estableció el principio de que la cobertura del seguro debería incluir todo el territorio de la CEE sobre la base de una prima única y estipuló que en los casos de controversias en las que un asegurador u organismo debería pagar la indemnización, la víctima debe ser Compensado sin demora independientemente de la controversia.

La Cuarta Directiva de 2000 introdujo las facilidades para la protección de las "víctimas visitantes", para lo cual requirió que los Estados miembros establecieran centros de información y organismos de compensación, e impuso a los aseguradores la obligación de tener representantes de reclamaciones en otros Estados miembros.





Propuesta para la modificación del la MID 2009/103/EC (3 parte)

La Quinta Directiva (2005) prohibió los controles sistemáticos de los seguros en las frontera de seguros , requirió cobertura por daños a bienes y lesiones personales, estableció garantías para indemnizar a las víctimas de accidentes que involucran vehículos que están exentos a nivel de Estado miembro, introdujo la jurisprudencia codificada sobre cláusulas de exclusión, provista para cobertura específica para vehículos exportados, "prohibió las franquicias " o "copago" impuestas a las víctimas y también exigió a los aseguradores que presentaran cinco años de declaraciones de historial de reclamaciones para sus asegurados. Todas estas Directivas se consolidaron en la Directiva 2009/103 / CE.

En 2016 la Comisión inicia una evaluación de impacto sobre la propuesta de la Comisión de una modificación de la Directiva de seguros de automóviles surgida a raíz de una serie de consultas verificadas en 2016 a los Estados miembros a través de sus respectivos mercados de seguros

A. Necesidad de acción

¿Por qué? ¿Cuál es el problema que se está abordando?

Tras una evaluación de la Directiva sobre seguros de automóviles, adoptada por primera vez en 1972 y modificada varias veces, se llegó a la conclusión de que, aunque la Directiva en general funciona bien, dos aspectos influyen negativamente en su eficacia:

1. Protección insuficiente de las víctimas de accidentes automovilísticos. Dos factores contribuyen a esto:

En primer lugar, cuando una aseguradora de automóviles se declara insolvente antes de pagar las reclamaciones que surgen de sus asegurados, no existen normas a nivel de la UE para garantizar el pago rápido de las víctimas, especialmente cuando la aseguradora proporciona seguros transfronterizos utilizando la libre prestación de servicios. En casos recientes de tales insolvencias, se produjeron importantes retrasos en el pago de la indemnización a las víctimas.

Los importes obligatorios mínimos de cobertura para el seguro del automóvil, establecidos en la Directiva desde 2005, no son los mismos en todos los Estados miembros, debido a los diferentes períodos de adaptación para varios Estados miembros que ya no son adecuados.

2. Tratamiento diferencial y comportamiento de libre competencia que afecta negativamente a los asegurados En este caso hay dos factores:

a) Cuando un asegurado cambia de residencia a otro Estado miembro de la UE, su historial de accidentes (que resulta en una calificación de "bonificaciones de no reclamación" o "bonus-malus") no siempre se tienen en cuenta por los aseguradores de automóviles en el nuevo Estado miembro de residencia.

B) Un alto nivel de conducción no asegurada se traduce en primas de seguro más altas para los asegurados de lo que sería el caso (los fondos de garantía aseguran el pago de las víctimas en tales casos, pero son financiados por un impuesto a las pólizas de seguro de automóviles, que afecta a los asegurados).

Además, varias sentencias recientes del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas han aportado importantes aclaraciones que confirman el ámbito de aplicación de la Directiva (qué vehículos y qué situaciones están sujetas a la obligación de cobertura del seguro del automóvil). Para este tema, la elección de política propuesta fue una codificación de la jurisprudencia existente y, por lo tanto, queda fuera del alcance de esta evaluación de impacto.

¿Qué se espera que logre esta iniciativa?

Se espera que la iniciativa logre un alto nivel de protección para las víctimas de accidentes automovilísticos y el trato justo de los asegurados de seguros de automóviles, especialmente aquellos que cambian de ubicación y residencia en los Estados miembros.





Propuesta para la modificación de la MID 2009/103/EC (parte 3)

¿Cuál es el valor añadido de la acción a nivel de la UE?

La Directiva protege a las víctimas de accidentes de tráfico en los Estados miembros de la UE distintos de su residencia, y a las víctimas nacionales de un accidente causado por un conductor de otro Estado miembro. Las medidas previstas solo pueden ser adoptadas a nivel de la UE, ya que se refieren a aseguradores activos transfronterizos, asegurados de seguros de automóviles móviles transfronterizos y controles de seguros transfronterizos de vehículos.

B. Soluciones

¿Qué opciones de política legislativa y no legislativa han sido consideradas?

Como la Directiva ya existe, la opción de línea de base en todos los casos no fue un cambio a la Directiva. Además, el escenario de referencia ha ido siendo aclarado más aún mediante la emisión de una serie de fallos judiciales del TJUE sobre el alcance de la Directiva.

En cuanto a la insolvencia de los aseguradores, es un tema que actualmente no forma parte de la Directiva, una opción rechazada era imponer una responsabilidad por la indemnización inicial de las víctimas, pero no la responsabilidad última. La opción seleccionada fue designar ambas responsabilidades, con responsabilidad inicial en el Estado miembro de residencia de la víctima, y última responsabilidad en el Estado miembro de establecimiento del asegurador insolvente.

Con respecto a los importes mínimos de cobertura, una opción rechazada era imponer importes obligatorios más altos para Vehículos como camiones y autobuses. Sin embargo, la opción preferida es armonizar importes a los más límites máximos obligatorios, siendo que en la actualidad se habla de nivel mínimo que es el que se aplica actualmente en los Estados miembros.

Con respecto al historial de accidentes, una opción que fue rechazada fue la de solo armonizar la plantilla para las declaraciones del historial de accidentes pero sin imponer ningún tratamiento obligatorio de tales declaraciones por parte de los aseguradores. La opción seleccionada finalmente es la de armonizar la declaración del historial de accidentes y, al mismo tiempo, imponer el mismo tratamiento para dichas declaraciones, independientemente del Estado miembro de origen del asegurado.

C. Impactos de la opción preferida.

¿Cuáles son los beneficios de la opción preferida (si hay alguna, si no la principal)?

1. Pago rápido y adecuado de la indemnización a las víctimas, incluso cuando el asegurador de automóviles se declara insolvente,

Es el principal beneficio de las opciones seleccionadas.

2. Mejor tratamiento de los asegurados en términos de su historial de reclamaciones, y posiblemente primas más bajas,

EL RINCÓN DE LA SONRISA: QUE PESADILLA!!!!

