



Boletín n° 4/19
7 DE ABRIL 2019



**Ex nihilo nihil fit.
De la nada, nada sale.**

Parménides de Elea.

*Normas de seguro más estrictas para proteger a las víctimas de accidentes automovilísticos
Modificación del la MID 2009/103/EC (parte 4)*

Por María José Fernández Martín

C. Impactos de la opción preferida ¿Cuáles son los beneficios de la opción preferida (si hay alguna, de lo contrario, las principales)?

1. El principal beneficio de las opciones seleccionadas es el pago rápido y adecuado de la indemnización a las víctimas, incluso cuando el asegurador de automóviles se declara insolvente.
2. Mejor tratamiento de los asegurados en términos de su historial de reclamaciones, y posiblemente primas más bajas, si se reduce la conducción sin seguro. ¿Cuáles son los costos de la opción preferida (si hay alguna, si no la principal)?

Los costos de las opciones preferidas se acumularán para los aseguradores de motores. Deberán contribuir con organismos que compensen a las víctimas en casos de insolvencia de la aseguradora. Este ya es el caso para la mayoría de los aseguradores en la mayoría de los Estados miembros, pero no siempre para los aseguradores que brindan seguros transfronterizos. También deberán implementar procedimientos para garantizar un tratamiento equitativo de las declaraciones del historial de reclamaciones que se originan en otro Estado miembro y las declaraciones del historial de reclamaciones que se originan en su propio Estado miembro. ¿Cómo se verán afectadas las empresas, las pymes y las microempresas?

La propuesta no implica ningún impacto específico para las pequeñas y medianas empresas, excepto aquellas que son aseguradoras o aseguradoras de seguros de automóviles. Las aseguradoras de automóviles, incluidas las que son PYMES, incurrirán en los costos indicados en el recuadro anterior. Las pymes y las microempresas se verán afectadas como operadores de vehículos que requieren seguros. Si se encuentran en Estados miembros donde los montos mínimos de cobertura se revisarán ligeramente hacia arriba, es posible que se produzcan aumentos muy pequeños en las primas de seguro (este también es el caso de los asegurados individuales en esos Estados miembros). ¿Habrán impactos significativos en los presupuestos y administraciones nacionales?

No se producirá ningún impacto en los presupuestos nacionales, a menos que un Estado miembro tome la opción de realizar controles discretos de seguros de vehículos que normalmente tienen su sede en otro Estado miembro, lo que requeriría el uso de tecnología de reconocimiento de matrículas y el intercambio de información con otros Estados miembros sobre seguros. Estado de los vehículos. Los Estados miembros deberán designar un organismo responsable de la indemnización de las víctimas en casos de insolvencia transfronteriza de los aseguradores, pero se anticipa que esta será una tarea adicional para un organismo existente (ya sea un fondo de garantía de seguro general o el fondo de garantía ya requerido por la Directiva para casos de accidentes causados por vehículos no asegurados o no rastreables). Los costos serán financiados por contribuciones de los aseguradores de automóviles. ¿Habrán otros impactos significativos?





Propuesta para la modificación del la MID 2009/103/EC (4 parte)

No se esperan otros impactos significativos, excepto la mejora de la protección de los ciudadanos en caso de accidentes automovilísticos que proporcionan una mayor confianza en la provisión transfronteriza de seguros de automóviles como parte del mercado interno. Además, una más fácil aceptación y autenticación de las declaraciones del historial de reclamaciones beneficiará a los ciudadanos que se mudan de residencia dentro de la UE. D. Seguimiento ¿Cuándo se revisará la política?

La legislación prevé una evaluación de las nuevas disposiciones después de 5 años de aplicación.

Para situarnos en el punto de partida conviene recordar en breves líneas la evolución del sistema Carta verde y la legislación de la unión europea en la materia del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria de vehículos a motor:

La Carta Verde es 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 y 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: Estados miembros del EEE, Miembros de la Sección III del Reglamento Interno (Andorra, Croacia, Serbia y Suiza) y 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, 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 MTPL y ordenó la abolición de los controles fronterizos en el seguro de automóviles; También hizo posible que los Estados miembros derogaran los vehículos de algunas personas físicas o jurídicas o ciertos tipos de vehículos.

La segunda Directiva de 1983 impuso por primera vez los montos mínimos de cobertura, obligó a los Estados miembros a establecer organismos de compensación para personas sin seguro o conductores no identificados (también conocidos como fondos de garantía nacionales) y prohibieron 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.

La Quinta Directiva prohibió los controles sistemáticos en la frontera de seguros en 2005, 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, jurisprudencia codificada sobre cláusulas de exclusión, provista para cobertura específica para vehículos exportados, "exceso" o "copago" prohibido a las víctimas y también exigieron a los aseguradores que presenten cinco años de declaraciones de historial de reclamaciones para los asegurados. Todas estas Directivas se consolidaron en la Directiva 2009/103 / CE. Todas las referencias en este texto se hacen en relación con la presente Directiva.





Propuesta para la modificación de la MID 2009/103/EC (parte 4)

Para evaluar la eficacia, la eficiencia y la coherencia de la legislación sobre seguros de automóviles, el Programa de trabajo de la Comisión 2016 anunció una evaluación de la Directiva

Se celebró una consulta pública entre julio y octubre de 2017, y el informe de evaluación. La evaluación examinó todos los elementos de la Directiva, incluidos, por ejemplo, la terminología y las definiciones, los controles de seguros, las víctimas visitantes y los vehículos autónomos. La evaluación identificó una serie de cuestiones que se evalúan más a fondo en esta evaluación de impacto: la protección de las víctimas de accidentes en casos de insolvencia de un asegurador, montos mínimos de cobertura, portabilidad de las declaraciones del historial de reclamaciones (que se utilizan para calcular los descuentos sin reclamaciones).), y verificaciones en seguros de vehículos.

Además, en el Plan de acción de servicios financieros para el consumidor de marzo de 2017, la Comisión anunció que, tras una evaluación, decidiría con prontitud las posibles modificaciones de la Directiva para mejorar la protección de las víctimas de accidentes de tráfico y mejorar la portabilidad transfronteriza de las reclamaciones de historia⁵.

También ha habido en los últimos años una serie de sentencias del Tribunal de Justicia que aclaran el alcance de la Directiva. En un contexto de diferencias lingüísticas en diferentes versiones lingüísticas de la Directiva, el TJUE ha interpretado el alcance en una serie de resoluciones preliminares. Particularmente notables los juicios del TJUE han sido aquellos en los casos llamados "Vnuk", "Andrade" y "Torreiro". El juicio de Vnuk de. En septiembre de 2014, en particular, se aclaró el ámbito de aplicación de la Directiva (los tipos y usos de vehículos motorizados para los cuales es obligatoria una póliza de seguro MTPL) de una manera diferente a la que 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.

Tras la evaluación y en el contexto de los marcos aplicables (sistema internacional de Carta Verde, normas de la UE y nacionales, legislación aplicable y acuerdos multilaterales), se concluyó que, en general, las disposiciones de la Directiva funcionan bien. Al mismo tiempo, la evaluación mostró que una serie de elementos específicos de la Directiva merecían modificaciones específicas, incluidos los aspectos destacados en el Plan de acción de servicios financieros para el consumidor. Estos se discuten en la presente evaluación de impacto.

EL RINCÓN DE LA SONRISA: La mejor medicina

