



Boletín nº 5/19
7 MAYO 2019



**Homo sum: humani nihil a
me alienum puto.**

**Soy un hombre, y nada hu-
mano me es ajeno.**

Publio Terencio Africano.

INFORMATIVO MENSUAL

IURA & PRÁXIS

*Normas de seguro más estrictas para proteger a las víctimas de
accidentes automovilísticos
Modificación de la MID 2009/103/EC (parte 5)*

Por María José Fernández Martín

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, fue identificado por la evaluación y los posibles escenarios para este tema. La elección de la estrategia a desarrollar propuesta fue el de elaborar una codificación de la jurisprudencia existente, lo que no hace preciso una evaluación de impacto de acuerdo con las directrices, pero es deseable registrar los razonamientos jurídicos en los que se apoyan los criterios del TJCE.

Cuatro factores problemáticos 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, cantidades mínimas

inconsistentes de cobertura para el seguro de automóviles en los Estados miembros, 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 a otro Estado miembro.

Protección insuficiente / desigual de las víctimas en ciertas circunstancias

La protección insuficiente o desigual de las partes perjudicadas en toda la UE se debe a la ausencia de normas para la indemnización en casos de insolvencia de un asegurador y cantidades mínimas obligatorias de seguro en los distintos Estados miembros.

De acuerdo con la Directiva, los organismos de compensación deben establecerse en cada Estado miembro para cubrir los costes derivados de los accidentes causados por vehículos sin seguro o sin identificar. Sin embargo, a estos organismos no se les exige actualmente que cubran los costos que surgen de las reclamaciones cuando el asegurador de automóviles de la parte responsable es insolvente. Esto significa que, si la legislación nacional no contempla ningún plan de protección específico, las víctimas de accidentes causados por un vehículo asegurado con un asegurador insolvente MTPL pueden quedar sin compensación. Como consecuencia, en los casos donde una aseguradora insolvente prestaba servicios a través de las fronteras bajo la libre prestación de servicios, no estaba claro qué parte era la responsable final del reembolso de las reclamaciones de las víctimas y las demoras en la compensación de las víctimas. ocurrió. Un accidente que involucra a una parte responsable con un asegurador insolvente plantea dos problemas principales. En primer lugar, para garantizar una protección efectiva y eficiente de las víctimas, no siempre está claro qué organismo de compensación es responsable de la compensación inicial de la víctima ("oficina principal"). En segundo lugar, para permitir un reparto equitativo de los riesgos en el caso de la prestación transfronteriza de servicios, no está claro quién asume la responsabilidad financiera última de la reclamación ("back office"). insolvencia de una aseguradora es actualmente desigual entre los Estados miembros.





Propuesta para la modificación del la MID 2009/103/EC (5 parte)

Como se muestra en el informe de evaluación que proporciona una descripción detallada de todos los posibles escenarios de insolvencia, se hace una distinción entre casos nacionales y casos con una dimensión transfronteriza

Para las insolvencias que involucran aseguradores que tienen su sede en el mismo Estado miembro, según el Consejo de Bureaux (CoB), todos los Estados miembros menos uno (Suecia) han establecido mecanismos para tratar tales insolvencias a nivel nacional. Sin embargo, el nivel de protección de las víctimas por estos esquemas domésticos es a veces más bajo que la protección prevista en la MID. Como consecuencia, en caso de insolvencia sin la prestación transfronteriza de servicios (y en ausencia de la aplicación de un acuerdo voluntario entre los Estados miembros, las víctimas no siempre están totalmente protegidas en todos los Estados miembros de la UE y, por lo tanto, no pueden ser compensado o solo parcialmente compensado. Además, las víctimas pueden ser compensadas de acuerdo con los requisitos nacionales pero no en su totalidad, a diferencia de los accidentes causados por vehículos sin seguro o sin seguimiento.

Para los casos en que una aseguradora está vendiendo pólizas MTPL a través de la frontera ya sea utilizando la libertad de servicios o una sucursal, se han establecido una serie de "acuerdos voluntarios" entre los Estados miembros bajo el paraguas del CoB. El CoB actualmente administra tres acuerdos voluntarios entre organismos nacionales de compensación, uno para víctimas de accidentes nacionales (no de visita) (Acuerdo de 1995) y otro para víctimas de visitas en otros Estados miembros (Acuerdo de 2008) y otro para casos de insolvencia en el caso de aseguradores que operan sobre la base de la libertad de servicios (Acuerdo de 2006). Sin embargo, estos acuerdos voluntarios tienen algunas deficiencias ya que no son obligatorios, por lo tanto no cubren a todos los Estados miembros de la UE y contienen "cláusulas de exclusión" negociadas o limitaciones para ciertos sistemas de garantía nacionales.

En consecuencia, en casos recientes en los que un asegurador insolvente prestaba servicios a través de las fronteras, a menudo no estaba claro cuál de las partes era la responsable final del reembolso de las reclamaciones de las víctimas, Los retrasos en la indemnización de las víctimas ocurrieron mientras ocurrían discusiones o litigios.

Esto demuestra que en algunos casos nacionales o transfronterizos de insolvencia del asegurador, las víctimas no siempre estarán protegidas al mismo nivel. En ausencia de un acuerdo voluntario o en el caso de una exclusión voluntaria específica, las víctimas corren el riesgo de no ser compensadas de manera oportuna y completa de acuerdo con los plazos establecidos en los reglamentos internos del CoB. En particular, la evidencia de casos recientes de insolvencia ha demostrado que es probable que las víctimas experimenten consecuencias negativas. Estos incluyen demoras considerables en el pago de reclamaciones debido a procedimientos judiciales en curso o reclamaciones que se reembolsan solo parcialmente. Esto implica que las víctimas podrían recibir una indemnización considerablemente menor y con un retraso mayor que si fueran víctimas de un accidente en el caso de un vehículo sin seguro o sin rastro.

Como se muestra en el informe de evaluación, en el período 1998-2017, se han informado ocho casos de insolvencia de dichos aseguradores que afectan a nueve Estados miembros de acogida (y con sede en cinco Estados miembros de origen). Sobre la base de una estimación preliminar debida a casos en curso, hubo aproximadamente 11,500 reclamaciones contra los asegurados de esos aseguradores después de su insolvencia por un valor total de aproximadamente 180 millones de euros. Esto es ciertamente una subestimación del problema total, ya que para 3 de cada 8 insolvencias, no se dispone de información sobre reclamaciones. Una extrapolación aproximada del valor total conduce a un valor aproximado de 288 millones de euros. En el caso de que una aseguradora se vuelva insolvente, las víctimas de accidentes de tráfico tienen dificultades para obtener una compensación en algunos Estados miembros, de manera oportuna y completa. Esto es en particular en el caso en que la parte responsable está asegurada por una aseguradora transfronteriza. Además, no se garantiza la distribución justa y efectiva de riesgos en caso de insolvencia y la prestación transfronteriza de servicios. En ausencia de reglas claras sobre la responsabilidad final de una reclamación en situaciones transfronterizas, un fondo de compensación que haya reembolsado a una víctima en caso de un asegurador insolvente no puede recurrir al fondo del Estado miembro de origen del asegurador insolvente.





NIVEL INSUFICIENTE DE COBERTURA DEL SEGURO MTPL

La Directiva establece montos obligatorios mínimos de cobertura hasta los cuales la compensación debe ser provista bajo una póliza MTPL. Estas cantidades mínimas aseguran que exista un nivel suficiente de protección mínima para las víctimas de accidentes automovilísticos en toda la UE en caso de lesiones personales y daños a la propiedad, independientemente de la categoría del vehículo. Estas cantidades se revisan cada cinco años para tener en cuenta la inflación. En el caso de lesiones personales, el monto mínimo de cobertura para la mayoría de los Estados miembros se establece actualmente en €1 220 000 por víctima o en caso de múltiples víctimas €6 070 000 por reclamo, independientemente del número de víctimas. Para los casos de daños materiales, la cantidad mínima se determina en €1 220 000 por reclamo, independientemente del número de víctimas.

Sin embargo, como se muestra en el informe de evaluación, varios Estados miembros aplican actualmente cantidades más bajas que las establecidas en la Directiva. Esto se debe a las diferentes fechas de referencia para recalcular periódicamente los montos mínimos. Cuando se introdujeron los montos mínimos de cobertura en 2005 (Directiva 2005/14 / CE), a algunos Estados miembros se les permitió un período de transición hasta 2012 para aplicar los montos mínimos completos. Si bien los períodos de transición han expirado, las fechas respectivas del final del período de transición todavía se utilizan como fechas de referencia para la actualización periódica de la inflación. Por lo tanto, estas cantidades mínimas no son las mismas en todos los Estados miembros. Además, el procedimiento y el calendario de adaptación periódica de los montos mínimos en los Estados miembros no son lo suficientemente precisos para permitir adaptaciones sin problemas. En particular, el procedimiento carece de una metodología clara y de una referencia exacta a fechas para calcular la inflación y no establece plazos para la implementación de los Estados miembros. Como consecuencia, los límites adoptados de acuerdo con el procedimiento no son legalmente exigibles, lo que da como resultado diferentes niveles de cobertura mínima obligatoria en todos los Estados miembros.

Otra pregunta planteada en la consulta pública de la Comisión se refirió a la cuestión de si las cantidades mínimas actuales de cobertura son suficientes para proteger a las víctimas en todas las circunstancias posibles. En particular, los accidentes que involucran vehículos con una gran cantidad de pasajeros, como autobuses o autocares, pueden dar lugar a una gran cantidad de reclamaciones relacionadas con lesiones personales. Los accidentes con camiones pueden causar lesiones personales y daños materiales graves.

Finalmente, los vehículos que transportan mercancías peligrosas, como los productos químicos, pueden causar daños ambientales significativos. Existe evidencia anecdótica de que, en algunas circunstancias, las cantidades mínimas actuales pueden no ser suficientes para cubrir el costo de las reclamaciones, especialmente cuando hay múltiples víctimas. Esta es una de las razones por las que algunos Estados miembros (BE, CY, ES, FI, FR, IE, SE y UK) han establecido los montos mínimos de cobertura considerablemente más altos que los montos mínimos prescritos en la Directiva. Por lo tanto, es posible que las víctimas de accidentes en autobuses y autocares, camiones o vehículos que transportan mercancías peligrosas no reciban una compensación suficiente en varios Estados miembros.

EL RINCÓN DE LA SONRISA: LA CHIRLA Y LA CRISIS

