



Boletín nº 6/19
7 JUNIO 2019



Solitudinem fecerunt, pacem appellarunt.
Crearon un desierto, lo llamaron paz.

Cayo Cornelio Tácito

Normas de seguro más estrictas para proteger a las víctimas de accidentes automovilísticos
Modificación del la MID 2009/103/EC (parte 6)

Por María José Fernández Martín

Es relevante tener en cuenta que los datos muestran que la cantidad total de víctimas mortales con autobuses y autocares y vehículos pesados ha disminuido en aproximadamente un 50 por ciento en el período 2005 a 2014 en la UE en su conjunto, lo que es demostrativo de que hay menos accidentes en general y que los accidentes son menos graves.

Los accidentes con lesiones personales o daños más allá de los niveles de cantidades mínimas son excepcionales. Un estudio reciente en Francia mostró que desde 1999, 1881 víctimas de accidentes graves recibieron en Francia una indemnización de más de 1 millón de euros, lo que equivale a un promedio de 125 de esas víctimas por año. El estudio muestra que el número de víctimas está disminuyendo constantemente, hasta 30 víctimas

en 2015. Por otro lado, el costo promedio de la compensación para estas víctimas está aumentando y en 2015 se estimó en 5,486,925 EUR por víctima lesionada severamente, un aumento desde 4,612,779 EUR en 2014. Esto es una indicación de que las cantidades mínimas solo se aplican en un número limitado de casos de accidentes muy graves con baja frecuencia pero con un costo promedio alto. Sin embargo, incluso si hay menos accidentes graves frecuentes, con el fin de proteger a las víctimas de accidentes automovilísticos, en casos individuales es importante que el costo total de las reclamaciones de accidentes automovilísticos graves pueda cubrirse con las cantidades mínimas de cobertura. Por lo tanto, sigue siendo problemático si algunos Estados miembros tienen cantidades mínimas más bajas, lo que da lugar a riesgos de protección desigual de las víctimas.

Tratamiento diferencial y comportamiento que afecta negativamente a los asegurados

Los titulares de pólizas de seguros de automóviles se ven afectados negativamente por el comportamiento de freeride y el tratamiento diferencial, lo que puede resultar en un aumento de las primas del seguro MTPL. Los problemas principales son la conducción sin seguro y la aceptación de declaraciones de historial de reclamaciones cuando se mueve a través de las fronteras.

Conducir sin seguro

Según EREG21, la Asociación de Autoridades Europeas de Registro de Vehículos y Conductores, la conducción sin seguro, en esencia, que circula en un vehículo motorizado sin un seguro MTPL obligatorio, es un problema creciente en la UE. El costo para toda la UE ha sido estimado por EREG en € 870 millones en reclamaciones en 2011 para la UE en su conjunto.

La conducción no asegurada afecta negativamente a una amplia gama de partes interesadas, incluidas las víctimas de accidentes, aseguradoras, fondos de garantía y asegurados de seguros de automóviles. Las víctimas de accidentes causados por conductores sin seguro no reciben el mismo tratamiento para obtener una indemnización. Deben obtener una compensación del organismo de compensación o del organismo nacional pertinente.





Propuesta para la modificación del la MID 2009/103/EC (6 parte)

Para garantizar la indemnización de las víctimas de la conducción sin seguro, el artículo 10 de la Directiva obliga a los Estados miembros a crear organismos de compensación, generalmente fondos de garantía o National Green Card Bureaux. Estos organismos deben tener derechos de recuperación contra los propietarios de vehículos no asegurados que, de acuerdo con el Consejo de Bureaux, con frecuencia son insolventes o están en bancarota y no pueden pagar las reclamaciones no aseguradas. Por lo tanto, los aseguradores deben contribuir a los organismos de compensación para cubrir las reclamaciones. Las aseguradoras también pierden las primas con vencimiento debido a que los no asegurados no pagan las primas y, por lo tanto, el freeride sobre las primas pagadas por los asegurados regulares. Según el Consejo de Oficinas y las asociaciones de seguros, los costos de la conducción sin seguro se transfieren a propietarios honestos de vehículos con seguro de automóvil obligatorio, lo que aumenta el nivel general de primas para el seguro de automóvil.

La conducción sin seguro es un problema compartido entre los Estados miembros y la UE y debe abordarse tanto a nivel nacional dentro de un solo Estado miembro de la UE como en las fronteras.

A nivel nacional, el artículo 3 de la MID obliga a los Estados miembros a "tomar todas las medidas apropiadas para garantizar que la responsabilidad civil con respecto al uso de vehículos normalmente ubicados en su territorio esté cubierta por el seguro". Si bien la Directiva no prescribe las medidas que deben tomarse, los Estados miembros tienen la obligación de tomar medidas efectivas para reducir los riesgos de conducción sin seguro. Se les permite realizar una verificación doméstica sistemática del seguro de RC a terceros de las pólizas registradas, establecer verificaciones en el camino y sanciones efectivas para los propietarios de vehículos sin seguro. Sin embargo, según EREG, la verificación actual de la conducción sin seguro a nivel nacional a menudo no es suficiente. Una verificación suficiente requeriría una buena calidad de datos para las bases de datos con automóviles registrados y un seguro de Rc a terceros obligatorio, y un intercambio de información suficiente entre las diferentes autoridades responsables. Como consecuencia, todavía hay niveles significativos de conducción sin seguro en toda la UE. De conformidad con el principio de subsidiariedad, para abordar este problema a nivel nacional, los Estados miembros por lo tanto, los altos niveles de conducción no asegurada deberían establecer todas las acciones proporcionales para reducir los niveles de conducción no asegurada a nivel nacional mediante la realización de suficientes controles de ruta, campañas de prevención e intercambio de información entre las autoridades competentes.

A nivel de la UE, la conducción sin seguro se refiere principalmente a los vehículos que circulan más allá de los Estados miembros donde normalmente están registrados. También se refiere a los vehículos que no están registrados en el Estado miembro en el que normalmente se basan, pero en otro Estado miembro, incluso si el MID exige un registro obligatorio cuando reside más de seis meses en un Estado miembro determinado. Sin embargo, el artículo 4 de la MID prohíbe los controles fronterizos de seguros en vehículos que ingresan al territorio nacional, como un obstáculo para la libre circulación de vehículos en el mercado interno (e indirectamente, de personas y bienes). Esto afecta en particular a los Estados miembros con países vecinos con altos niveles de conducción no asegurada

En general, sigue habiendo una cantidad considerable de vehículos que circulan sin seguro de automóvil en todos los Estados miembros.

Para abordar el problema de la conducción sin seguro, los nuevos desarrollos tecnológicos (tecnología de reconocimiento de matrículas) permiten realizar controles sin obstruir los vehículos.

Estas nuevas herramientas están permitidas a nivel nacional, pero están explícitamente prohibidas para el tráfico transfronterizo en virtud del artículo 4 de la Directiva actual, que prohíbe todas las verificaciones, incluidas aquellas que no requieren la detención del vehículo. Además, dicha verificación del seguro de vehículos transfronterizos no podría ser efectiva sin el intercambio de datos entre los Estados miembros, lo que debería hacerse de conformidad con las normas de protección de datos de la UE.





Propuesta para la modificación de la MID 2009/103/EC (parte 6)

DIFERENCIA DESLEAL ENTRE DECLARACIONES DE HISTORIAL DE RECLAMACIONES DE ASEGURADORES EN CASOS TRANSFRONTERIZOS

Para facilitar el cambio de seguro de MPTL y evitar beneficios fraudulentos, el MID estipula que los Estados miembros deben garantizar que el asegurado tiene derecho a solicitar una declaración del historial de reclamaciones (artículo 16 de la Directiva). Dicha información puede ayudar a un asegurado a obtener un "bono de no reclamación" (o una mejor calificación de "bonus-malus") con un nuevo asegurador, ya sea en el mismo Estado miembro u otro Estado miembro, reduciendo así las primas.

Actualmente, la Directiva obliga a una aseguradora a proporcionar dicha información del historial de reclamaciones que cubre los últimos cinco años, y no estipula qué uso de esa información debe realizar un nuevo asegurador de motores. No aceptar el historial de reclamaciones tiene el potencial de aumentar indebidamente las primas de seguros de automóviles para los ciudadanos móviles. Este tema se destacó como un área posible para la acción en el Plan de Acción de Servicios Financieros al Consumidor 2017.

Las aseguradoras subrayaron durante la consulta pública que el historial de reclamaciones es solo un factor entre otros (por ejemplo, tipo de vehículos, nivel de cobertura) que determina el nivel final de las primas. Sin embargo, en el mercado de seguros de algunos Estados miembros, el historial de reclamaciones sigue siendo un factor importante para determinar el nivel de las primas. Además, los sistemas nacionales de "bonus / malus" son diferentes; mientras que en algunos Estados miembros existen esquemas regulatorios para calcular sin descuentos de reclamaciones, otros tienen estándares de la industria, o los aseguradores son totalmente libres de determinar la metodología para calcular las primas. Algunas aseguradoras no utilizan este tipo de descuento en absoluto. La portabilidad transfronteriza del historial de reclamaciones en toda la UE ya ha sido investigada por EIOPA en 2013, en cooperación con Insurance Europe. La EIOPA consideró en una carta a la Comisión del 13 de marzo de 2013 que una de las razones de la renuencia de algunos aseguradores puede ser la falta de confianza en la autenticidad de las declaraciones de reclamaciones originadas por un asegurador con sede en otro Estado miembro. Como resultado del análisis entonces realizado, Insurance Europe publicó 'Directrices sobre información para declaraciones de historial de reclamaciones de seguros de automóviles para uso transfronterizo', que incluyen elementos comunes para declaraciones de historial de reclamaciones, destinadas a facilitar la circulación de información sobre el historial y evaluación de reclamaciones de bonos / malus por parte de las aseguradoras que operan en dos mercados nacionales distintos. Sin embargo, las directrices no son vinculantes para las compañías de seguros y declaran incorrectamente que tales declaraciones no son obligatorias. En su carta sobre asuntos transfronterizos en seguros de automóviles, EIOPA destacó que el uso del historial de reclamaciones por parte de los aseguradores no debería llevar a casos en los que dos consumidores en la misma situación no sean tratados por igual por un asegurador determinado. Este sería el caso si el historial de reclamos relacionado con esos consumidores afectara la cantidad de la prima a pagar por cada uno de ellos de manera diferente, por ejemplo, depende de su lugar de residencia anterior o de su aseguradora anterior. EIOPA también señaló deficiencias en el formato de comunicación de datos en las declaraciones del historial de reclamaciones. En particular, el uso de medios seguros de intercambio de datos entre empresas de seguros podría ser beneficioso, ya que permite una mejor gestión del almacenamiento y el intercambio de datos procedentes de diferentes fuentes y un intercambio de datos más confiable entre los participantes del mercado

EL RINCÓN DE LA SONRISA: ¿DE QUE VA?

