



**Boletín nº 8/19
7 DE AGOSTO 2019**



Faber est suae quisque fortunae

Cada hombre es el artesano de su futuro.

INFORMATIVO MENSUAL

IURA & PRÁXIS

**“GUÍA TÉCNICA 1/2019 DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE SEGUROS Y FONDOS DE PENSIONES, RELATIVA A DETERMINADAS CLÁUSULAS DEL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE VEHÍCULOS A MOTOR”
DIFUSION DEL DOCUMENTO OFICIAL DGSYFP (1ª Parte)**

Por María José Fernández Martín

1. Presentación y finalidad. El seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos a motor se regula en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (en adelante, Ley) y en el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (en adelante, Reglamento). Una de las finalidades fundamentales de la Ley es proteger a los terceros perjudicados en un accidente de circulación, obligando al propietario del vehículo a suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad civil que asegure, en los términos delimitados por las citadas normas, la

responsabilidad del conductor de vehículos a motor derivada de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. Este seguro tiene su origen en el Decreto 632/1968, de 21 de marzo, que aprobó el texto refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor. Dicho texto refundido ha sido objeto a lo largo de su vigencia de variadas y profundas modificaciones. Destaca dentro de estas modificaciones normativas la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los seguros privados, que incorporó al Derecho español las normas contenidas en una serie de directivas comunitarias, entre ellas, la Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (Tercera Directiva del seguro de automóviles). Esta Tercera Directiva ampliaba el sistema obligatorio de cobertura en un seguro muy sensible socialmente, dada la importancia creciente de la circulación de vehículos a motor, así como de las responsabilidades derivadas de los accidentes ocasionados con su utilización. Los seguros obligatorios de responsabilidad civil tienen por finalidad fundamental proteger a los terceros perjudicados de los daños que una determinada actividad les pueda ocasionar. La evolución regulatoria del seguro obligatorio de automóviles, por su carácter social, ha reforzado la posición jurídica del tercero perjudicado en los accidentes de circulación con el reconocimiento legal de la acción directa frente a la entidad aseguradora y con la regulación de las excepciones oponibles por la misma. La cobertura material, temporal y territorial de este contrato de seguro obligatorio está delimitada legal y reglamentariamente, evitando así que por voluntad de las partes se pueda estrechar el ámbito de aseguramiento. De no existir esta delimitación legal y reglamentaria de cobertura, la negociación de las partes o las condiciones generales impuestas por la voluntad de la entidad aseguradora podrían llegar a limitar la cobertura al asegurado en el intento de restringir el ámbito de la acción directa del tercero perjudicado

La presente guía nace como respuesta a prácticas recientemente detectadas, consistentes en la comercialización de contratos identificados con mayor o menor claridad como seguros obligatorios de responsabilidad civil de automóviles que incluyen ciertas delimitaciones contractuales que limitan la cobertura legal y reglamentaria; limitaciones que perjudican gravemente los derechos e intereses de los asegurados y de los terceros perjudicados.





Por lo tanto, es esta situación la que justifica la publicación de esta guía técnica, que pretende informar sobre las características del seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos a motor y de su regulación legal tan específica, sobre aquellas cláusulas no ajustadas a la normativa que regula dicho seguro y que pretenden limitar el ámbito de cobertura, y sobre las consecuencias jurídicas de la incorporación de las citadas cláusulas en estas modalidades de contratos. Lo anterior no significa que no sean válidos aquellos seguros voluntarios de responsabilidad civil relativos a supuestos que no tengan la calificación de hechos de la circulación y que, por lo tanto, no estén cubiertos por el seguro obligatorio de automóviles.

De la misma forma es necesario precisar que la prohibición de establecer limitaciones a la cobertura temporal del seguro obligatorio no viene referida a la posibilidad de establecer periodos de cobertura distintos del anual, como es el caso de la contratación de seguros obligatorios de una determinada cobertura temporal (por ejemplo, mensual, trimestral, semestral, etc...), sino que se refiere a que, dentro de un periodo de cobertura temporal, no se podrá delimitar la misma en función de intervalos o franjas horarias.

Considerando la importancia del seguro obligatorio de vehículos a motor, y en aras a reforzar la protección de los asegurados y terceros perjudicados, la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones publica esta guía en aplicación de lo dispuesto en el artículo 111.2 de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras, que dispone: “La Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones podrá elaborar guías técnicas, dirigidas a las entidades sometidas a su supervisión, indicando los criterios, prácticas o procedimientos que considera adecuados para el cumplimiento de la normativa de supervisión. Dichas guías, que deberán hacerse públicas, podrán incluir los criterios que la propia Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones seguirá en el ejercicio de sus actividades de supervisión.”

2. Notas definitorias del seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos a motor.

2.1. Obligatoriedad de suscribir un seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor. El artículo 2 de la Ley establece la obligatoriedad de suscribir este seguro: “Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1”.

2.2. Cobertura temporal. La obligatoriedad de suscribir y mantener un contrato de seguro por cada vehículo del que se sea titular, ha suscitado alguna duda sobre la permanencia en la cobertura, es decir, si el vehículo en condiciones de circular pueda no estar cubierto temporalmente. Sobre esta cuestión se ha pronunciado el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TUE) en Sentencia de 4 de septiembre de 2018, recaída en el asunto prejudicial C-80/17, que ha dictaminado que cualquier vehículo matriculado en la Unión Europea (UE) que cuente con permiso de circulación y, por tanto, sea apto para circular, debe estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil aunque el propietario “no tenga intención de conducirlo y haya decidido estacionarlo (permanentemente) en un terreno privado”. De la referida sentencia se extraen por su interés los siguientes apartados: “(...) 36. Por consiguiente, el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, redactado en términos muy generales, obliga a los Estados miembros a establecer en sus ordenamientos jurídicos internos una obligación general de aseguramiento de vehículos (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de julio de 2013, Csonka y otros, C 409/11, EU:C:2013:512, apartado 24). 37.

Así, cada Estado miembro debe velar por que, sin perjuicio de las excepciones previstas en el artículo 4 de esta Directiva, todo vehículo que tenga su estacionamiento habitual en su territorio esté cubierto por un contrato suscrito con una compañía de seguros para garantizar, dentro de los límites definidos por el Derecho de la Unión, la responsabilidad civil que resulta de dicho vehículo (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de julio de 2013, Csonka y otros, C 409/11, EU:C:2013:512, apartado 28). 38. El artículo 1, punto 1, de la Primera Directiva define el concepto de «vehículo» como «todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo». Esta definición es independiente del uso que se haga o pueda hacerse del vehículo de que se trata (sentencias de 4 de septiembre





Vnuk, C 162/13, EU:C:2014:2146, apartado 38, y de 28 de noviembre de 2017, Rodríguez de Andrade, C 514/16, EU:C:2017:908, apartado 29).”

El artículo 2 de la ley y la Sentencia de 4 de septiembre de 2018 dejan claro que la cobertura del seguro obligatorio debe tener un carácter permanente, con independencia del uso que se haga o pueda hacerse del vehículo; o lo que es lo mismo, que la obligación de tener en vigor en todo momento el seguro obligatorio del vehículo existe con independencia de la intención que tenga el propietario respecto a su utilización. Por lo tanto, las cláusulas que limitasen la cobertura a determinadas franjas horarias o a días aislados de la semana no se ajustarían a lo dispuesto en la ley, al quedar la posible responsabilidad civil que se puede generar sin asegurar en franjas horarias o días en los que se puede producir un hecho de la circulación susceptible de generar daños a terceros

2.3. Delimitación legal de la responsabilidad civil que debe estar asegurada.

El artículo 1 de la Ley establece la responsabilidad civil que debe estar cubierta por el seguro obligatorio: “1. El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.

En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.

En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley. ”El apartado 6 del citado artículo 1 establece que, reglamentariamente, se definirán los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación, a los efectos de esta Ley.

A estos efectos, interesa destacar por su trascendencia la definición reglamentaria de hechos de la circulación que establece el artículo 2 del reglamento de desarrollo de la Ley: “1. A los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en este Reglamento, se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.”

EL RINCÓN DE LA SONRISA: Pisos pequeños

