



Boletín nº 4 / 08
7 de agosto de 2007

La nueva ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor

Por M^a Jose Fernández Martín

CONCLUSIONES

Primera: La reciente modificación de la normativa sobre seguro de responsabilidad civil de automóviles obedece a la necesidad de verificar la transposición de la 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005. Por medio de esta Quinta Directiva se modifican todas las anteriores, 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE, 90/232/CEE y la 2000/26/CE, todas ellas relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.

La ley 21/2007 de 11 de julio, modifica el Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (LRCSCVM), aprobada por el Real Decreto Legislativo 8/2004 de 29 de octubre

y la LOSSP (aprobada por DRL 6/2004 de 29 de octubre). A consecuencia de esta modificación, un nuevo proyecto de reglamento ha sido presentado a la Junta Consultiva de Seguros, según versión de junio 2007, cuyo contenido, con respecto al vigente texto, es substancialmente más reducido y se limitará al desarrollo específico de algunas normas en su estricto aspecto reglamentario.

Segundo: El objetivo de la Directiva es la actualización y la mejora del seguro de Responsabilidad civil de vehículos automóviles ya que reviste una especial importancia tanto para los titulares de las pólizas como para las posibles víctimas de accidentes de tráfico. También es un interés de las entidades de seguros y del sector de servicios financieros en Europa. Por último tiene una especial incidencia en la consolidación de un mercado único y la libre circulación de personas y vehículos.

Tercero: El contenido de la directiva afecta a las siguientes materias y Directivas:

A la 1^a Directiva (72/166/CEE): nuevos elementos en el concepto de estacionamiento habitual (placas falsas o que no correspondan o hayan dejado de corresponder a un vehículo), exclusiones subjetivas (personas exentas) y objetivas (determinados tipos de vehículos) a la garantía del estacionamiento habitual y eliminación de la mención relativa a territorios no europeos de un Estado Miembro.

A la 2^a Directiva (84/5/CEE): coberturas (corporales y materiales, nuevos límites de 1 millón de euros por víctima o 5 millones por siniestro y 1 millón por daños materiales. Periodo transitorio de 5 años optativo dividido en dos subperiodos y previsión de revisión automática de los límites conforme al IPCE cada 5 anualidades, cobertura de daños por un organismo designado en cada Estado para indemnizar los daños causados por vehículos no asegurados o no identificados y la inclusión de la cobertura de los daños materiales causados por vehículos no identificados cuando coincidan con personales significativos, pudiendo establecerse franquicias de 500€ como máximo.

A la Directiva 88/357/CEE (de Libre Prestación de Servicios) autorización a las sucursales de las empresas de seguros que operan en Libre Prestación de Servicios para ser representantes de las actividades de seguro de vehículo de automóviles.

A la 3^a Directiva (90/232/CEE) No oponibilidad a los ocupantes de un vehículo, la conducción del mismo por alguien bajo la influencia de bebidas alcohólicas, tóxicos o estupefacientes, confirmación del derecho de indemnización conforme ley civil nacional de los peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados, la cobertura basada en una prima única y durante toda la duración del contrato incluida las estancias en otros estados miembros durante la vigencia del contrato, tratamiento de vehículos importados durante los 30 días subsiguientes a la importación, certificado de siniestralidad, eliminación de las franquicias por daños materiales causados por vehículos no asegurados.

A la 4^a Directiva (2000/26/CE): la universalización del ejercicio de la acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil del responsable para cualquier víctima de un accidente automovilístico, la generalización del sistema de oferta y respuesta motivada incluidas las Oficinas nacionales de Seguros, ampliación de la información a cualquier accidente automovilístico por parte de los organismos de información, reconocimiento de la posibilidad de las víctimas a entablar , establecido en otro Estado miembros sobre la base del Reglamento 44/2001 del Consejo de 22 de diciembre, desde el país de su residencia, un proceso judicial contra el asegurador del responsable indicando que las anteriores referencias al Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968 deberán entenderse hechas al Reglamento 44, que lo sustituyó.

Cuarta: Mediante la reforma normativa introducida por la Ley 21/2007 de 11 de julio, un nuevo sistema de cobertura de responsabilidad civil se plasma en el derecho español. Por primera vez en el sistema español, se parte de una concepción integral de responsabilidad civil, es decir, sobre unos límites globales de máxima garantía, abandonándose el sistema de indemnización de límites por víctima y límites por daños materiales. La determinación de la cuantificación del caso concreto es absolutamente independiente del límite de cobertura global. Se produce una alineación con los Estados miembros más evolucionados en coberturas indemnizatoria y se mantiene y remite al sistema de valoración de daños corporales (anexo de la Ley no modificado en la reforma) o a la tasación efectiva del daño material producido, para la valoración de cada supuesto en concreto.





La nueva ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (II)

La generalización del sistema de la Cuarta Directiva sobre la obligación del asegurador de dar una oferta o una respuesta motivada a la víctima de un accidente, los requisitos, plazos y procedimientos para su emisión y las consecuencias de la no verificación a través de un doble sistema de intereses moratorios y sanciones administrativas constituyen uno de los aspectos más significativos de ésta reforma legal.

Destacan las modificaciones en el concepto del estacionamiento habitual para resolver la cuestión a los solos efectos de la indemnización, en el caso de placas falsas y/o caducadas que causen accidentes en España y la precisión aclaratoria de que el estacionamiento habitual viene determinado por la placa del vehículo ya sea definitiva o provisional.

La adaptación de las nuevas funciones del Consorcio de Compensación de Seguros para cubrir los vehículos importados a España sin asegurar durante los 30 días siguientes a la aceptación de la importación por el comprador, la inclusión del robo de uso a cargo del CCS y la ampliación a la cobertura, con franquicia, de los daños materiales causados por vehículos no identificados, cuando coincidan con daños personales que precise asistencia hospitalaria al menos 7 días.

La nueva regulación del ejercicio judicial de la acción ejecutiva, mediante el establecimiento de las Diligencias en el proceso penal preparatorias de la ejecución y la vinculación a la formación del Título ejecutivo, auto de cuantía máxima, del contenido de la oferta o la respuesta motivada. La celebración de una comparecencia en defecto de oferta o respuesta motivada y el valor de transacción del posible acuerdo alcanzado ante el juez por las partes.

Quinta: El nuevo texto legal, Ley 21/2007 de 11 de julio, se compone de dos artículos, una Disposición derogatoria y dos finales.

El artículo primero contiene las modificaciones que afectan a la LRCSCVM, (texto Refundido aprobado por RDL 8/2004 de 29 de octubre), las principales por la transposición de la Directiva 2005/14/CE y otras que afectan a una mejora de la protección de víctimas y asegurados en cuanto al derecho de repetición o a medidas contra el incumplimiento de la obligación de aseguramiento y exclusiones del ámbito del aseguramiento. También se han traído a la ley algunas materias que aparecen reguladas en el Reglamento vigente (RD 7/2001 de 12 enero) y cuya ubicación técnica, más adecuada, corresponde al texto legal, como es el caso del apartado uno del artículo primero.

En el artículo segundo se introduce la modificación que afecta a la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados Texto refundido aprobado por RDL 6/2004 de 29 de octubre) para determinar el régimen de sanciones administrativas contra el incumplimiento de la obligación de dar una oferta o una respuesta motivada al perjudicado en el plazo de tres meses desde que éste realiza su reclamación al asegurador o al representante encargado de la tramitación o liquidación de siniestros, sanciones contra el incumplimiento de suministrar información al FIVA por parte de las aseguradoras y levantamiento de las restricciones impuestas a los representantes de las entidades que operan en LPS, modificación de la norma del artículo 86,2 de la LOSSP para permitir a sucursales, representantes de entidades que operan en España en Libre Prestación de Servicios, la posibilidad de concertar seguros directos en nombre de la entidad representada. **Disposición derogatoria.** A la entrada en vigor de esta Ley quedan derogados:

- a) Los artículos 14, 15, 16, 18 y 19 del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad civil y seguros en la circulación de vehículos a motor.
- b) El apartado 4 del artículo 86 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre. Igualmente quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta Ley.

Disposición final primera.: Título competencial. Esta Ley se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.6.ª De la Constitución Española.

Disposición final Segunda: .Esta Ley entrará en vigor a los 30 días de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, salvo la modificación del artículo 4 del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, que entrará en vigor el 1 de enero de 2008. **Sexta:** El Artículo 1. Las modificaciones a la LRCSCVM (RDL 8/2004 de 29 Octubre). **De la Responsabilidad Civil:** se traslada desde el artículo 1,3-2 del Reglamento RCSCVM la corresponsabilidad civil del propietario no conductor con el conductor de un vehículo sin asegurar en caso de daños personales y materiales, salvo prueba de la sustracción del vehículo. El proyecto de Reglamento contiene tres nuevas precisiones que inciden en el artículo 1 de la ley. La primera se refiere al concepto de vehículo a motor exigiendo que requieran autorización administrativa para poder circular, en una aproximación al RD Legislativo 339/90 de 2 marzo (Texto Articulado de Ley de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial). La segunda se haya contenida en el artículo 4 del Proyecto de Reglamento, y especifica que a los efectos de la obligación de aseguramiento se presume que la consideración de propietario corresponde a la persona natural o jurídica que figura como tal en el registro público correspondiente. La tercera excluye en el artículo 2, 2ª y b) final, el concepto de hecho de la circulación en el ámbito de los la celebración de pruebas deportivas de vehículos a motor en circuitos destinados o habilitados al efecto y en el ámbito de procesos logísticos de distribución de vehículos, las tareas industriales de carga, descarga, transporte, almacenaje y demás operaciones necesarias de manipulación.





La nueva ley de responsabilidad civil y seguro en la circula-

Art. 2 "De la obligación de asegurarse". Estacionamiento habitual en España. Una nueva redacción se introduce en el artículo 2 de la ley para su adaptación al concepto de estacionamiento habitual conforme a la 5ª Directiva. Los principales cambios se basan en la irrelevancia del carácter definitivo o temporal de la matrícula, la determinación del estacionamiento habitual en España para los vehículos sin matrícula o con matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder, que ocasionan accidentes en territorio español (entendiendo que una matrícula no corresponde a un vehículo cuando éste lleve una placa de matrícula falsa o alterada de forma tal que haga imposible la identificación del vehículo y que ha dejado de corresponder a un vehículo cuando el permiso o licencia de circulación de dicho vehículo ha perdido su vigencia por estar éste dado de baja del Registro de Vehículos, ya sea de manera definitiva o provisional) y el tratamiento de los vehículos importados a España desde otro Estado miembro durante un periodo máximo de 30 días a contar de la aceptación por parte del comprador. Si el vehículo no está asegurado, la cobertura corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros (nuevo artículo de funciones del CCS art. 11, 1, g). Para evitar la carencia sistemática de aseguramiento en España, se habilita la posibilidad de concertar temporalmente un seguro de frontera Art. 2,1 e).

Control del cumplimiento de la obligación de aseguramiento con la finalidad de permitir la averiguación a la mayor brevedad posible de cual es la entidad aseguradora de un vehículo por parte de las personas implicadas en un accidente y se procesará mediante reenvío al Consorcio de Compensación de Seguros de la información sobre los contratos de seguros en las forma y periodicidad reglamentariamente establecida. El incumplimiento de esta norma constituye una infracción administrativa grave o leve, sobre la base de lo dispuesto en los artículos 40.4.u) y 40.3.s) de la LOSSP. Se incluye un nuevo tipo de infracción administrativa consistente en el incumplimiento de la obligación de remisión de información al FIVA del artículo 2.2 LRCSCVM. La infracción consistirá en falta de remisión de información, incumplimiento de sus normas de desarrollo, falta de veracidad de la información remitida cuando dificulte el control del efectivo cumplimiento de la obligación de aseguramiento o la identificación de la entidad aseguradora. El capítulo IV del Proyecto de Reglamento regula la identificación de la entidad aseguradora y el control de la obligación de asegurarse dedicándole el contenido de los artículos 18 al 23. El artículo 5 del Proyecto de Reglamento nos recuerda que los contratos de seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor han de estar suscritos con entidades aseguradoras que estén autorizadas por el Ministerio de Economía y Hacienda, o que estando domiciliadas en un país del Espacio económico europeo ejerzan en régimen de establecimiento o el libre prestación de servicios. La entidad aseguradora que rechace o no acepte la concertación de un seguro debe expedir certificación acreditativa a favor del interesado y el Consorcio de Compensación deberá, entonces, aceptar la contratación cuando al menos 2 solicitudes para un mismo vehículo no hayan aceptadas por dos aseguradoras diferentes. El Consorcio de Compensación podrá pedir y alguna aseguradora aceptar, la contratación del riesgo rechazado. A nivel interno, el artículo 23 del proyecto de Reglamento establece la colaboración entre el Ministerio de Economía y hacienda a través del CCS y el Ministerio del Interior, permitiendo la cesión de los datos que aparecen en sus ficheros automatizados. Una resolución conjunta entre la DGS y FP y La DGT regula el procedimiento de cesión de datos, adoptándose por el CCS, como órgano responsable del fichero, las medidas necesarias para asegurar la confidencialidad, seguridad e integridad de los datos con las garantías de la LO 15/99 de 13 de diciembre Desde el plano del control internacional de aquellos vehículos que no tienen estacionamiento habitual en territorio español, se encomienda a las autoridades aduaneras españolas el control de acceso a territorio español de los vehículos procedentes de terceros países no europeos que no sean signatarios del sistema de Acuerdos entre Oficinas nacionales del EEE y otros Estados asociados. En defecto de aseguramiento mediante carta verde, un seguro ordinario o un seguro de frontera el acceso deberá serles denegado.

EL RINCÓN DE LA SONRISA: preguntas con enjundia

- Si todos los derechos son reservados, ¿son todos los zurdos muy habladores?
 - Si el pez nada... ¿la vaca todo?
 - Si cuando comí huevos me pateó el hígado, ¿cuando coma hígado... me pateará los huevos?
 - El recto... ¿es insobornable?
 - ¿Por que "separado" se escribe todo junto y "todo junto" se escribe separado?
- - ¿Porqué llamar a la tierra Planeta cuando todo el mundo sabe que es redondeta?

??????????????

