

REVISIÓN DE LA LEY DE R.C. Y SEGURO EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR :DIRECTIVA



Lo que se expondrá en esta ponencia son propuestas sobre el futuro anteproyecto de ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor basadas en la Directiva 2021/2118.

LA REVISIÓN

- Razones para la revisión:
 - Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2021, por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles.
 - Informe Razonado elaborado por la Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración del daño corporal.
 - Nuevos vehículos de movilidad personal.

La Directiva de autos



EL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UE

- Hacia un concepto europeo de “hecho de la circulación”
- Sentencia Vnuk
- Sentencia Nuñez Torreiro
- Sentencia Rodrigues Andrade



VEHÍCULO A MOTOR



- Real Decreto 1507/2008, del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, art. 1:

“ Tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la obligación de aseguramiento, todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, **cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa** de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Se exceptúan de la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos, así como aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico”.



- Directiva 2021/2118: “vehículo”:

- a) todo vehículo automóvil accionado exclusivamente mediante una fuerza mecánica que circula por el suelo y que no utiliza una vía férrea, con:
 - i) una velocidad máxima de fabricación superior a 25 km/h, o
 - ii) un peso neto máximo superior a 25 kg y una velocidad máxima de fabricación superior a 14 km/h;
- b) todo remolque destinado a ser utilizado con uno de los vehículos a que se refiere la letra a), tanto enganchado como no enganchado.

Sin perjuicio de lo dispuesto en las letras a) y b), las sillas de ruedas destinadas exclusivamente a ser utilizadas por personas con discapacidad física no se consideran vehículos en el sentido de la presente Directiva;»

HECHO DE LA CIRCULACIÓN

- Artículo 2 RRCSCVM. Hechos de la circulación.

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.

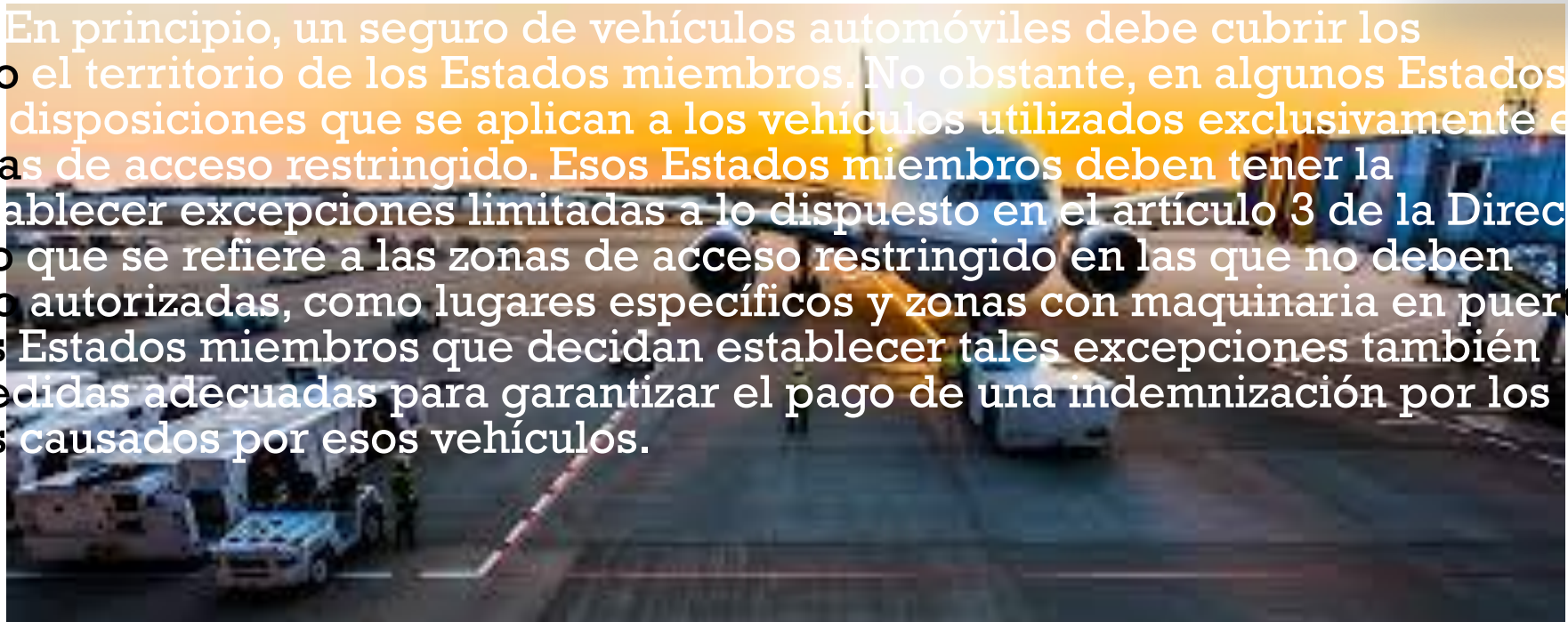
- Directiva 2021/2118 “circulación de un vehículo”: toda utilización de un vehículo que sea conforme con la función del vehículo como medio de transporte en el momento del accidente, con independencia de las características de este, del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil y de si está parado o en movimiento;»

VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

- Considerando (4) Directiva: Los vehículos eléctricos ligeros que no entren en la definición de «vehículo» deben quedar excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103/CE. Sin embargo, ningún elemento de dicha Directiva debe impedir que los Estados miembros exijan, en virtud de su Derecho nacional, un seguro de vehículos automóviles, en las condiciones que ellos mismos establezcan, para los equipos motorizados que circulan por el suelo que no estén incluidos en la definición de «vehículo» de dicha Directiva y para los que, por consiguiente, dicha Directiva no exija tal seguro. Dicha Directiva tampoco debe impedir que los Estados miembros establezcan, en su Derecho nacional, que las víctimas de accidentes causados por cualquier otro equipo motorizado tengan acceso al organismo de indemnización del Estado miembro, tal como se determina en el capítulo 4. Los Estados miembros también deben poder decidir que, si una persona que reside en su territorio resulta perjudicada en un accidente causado por cualquier otro equipo motorizado en otro Estado miembro en el que no se exija un seguro de vehículos automóviles para dicho equipo, esa persona residente debe tener acceso al organismo de indemnización, tal como se determina en el capítulo 4, del Estado miembro en el que reside. Los organismos de indemnización de los Estados miembros deben tener la posibilidad de llegar a un acuerdo mutuo sobre las formas en que cooperarán en este tipo de situaciones
- Considerando (6) Directiva: Algunos vehículos automóviles son más pequeños y, por lo tanto, menos susceptibles que otros de causar daños corporales o materiales significativos. Su inclusión en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103/CE sería desproporcionada y no tendría perdurabilidad en el tiempo. Su inclusión también socavaría la implantación de vehículos más modernos, como las bicicletas eléctricas, que no están accionadas exclusivamente mediante una fuerza mecánica, y desalentaría la innovación. Además, no hay pruebas suficientes de que estos vehículos más pequeños puedan provocar accidentes en los que haya perjudicados en la misma escala que los que puedan provocar otros vehículos, como los automóviles o los camiones. Conforme a los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, los requisitos a escala de la Unión solo deben aplicarse por tanto a los vehículos definidos como tales en la Directiva 2009/103/CE

AUTOMOVILISMO/ ZONAS DE ACCESO RESTRINGIDO

- «La presente Directiva no se aplicará a la circulación de un vehículo en eventos y actividades automovilísticos, incluidas carreras, competiciones, entrenamientos, pruebas y demostraciones en una zona restringida y demarcada en un Estado miembro, cuando el Estado miembro garantice que el organizador de la actividad o cualquier otra parte ha suscrito una póliza de seguro o de garantía alternativa que cubra los daños a terceros, incluidos los espectadores y otros transeúntes, aunque no cubra necesariamente los daños a los conductores participantes y sus vehículos.»
- Considerando (7) En principio, un seguro de vehículos automóviles debe cubrir los accidentes en todo el territorio de los Estados miembros. No obstante, en algunos Estados miembros existen disposiciones que se aplican a los vehículos utilizados exclusivamente en determinadas zonas de acceso restringido. Esos Estados miembros deben tener la posibilidad de establecer excepciones limitadas a lo dispuesto en el artículo 3 de la Directiva 2009/103/CE en lo que se refiere a las zonas de acceso restringido en las que no deben entrar personas no autorizadas, como lugares específicos y zonas con maquinaria en puertos y aeropuertos. Los Estados miembros que decidan establecer tales excepciones también deben adoptar medidas adecuadas para garantizar el pago de una indemnización por los daños y perjuicios causados por esos vehículos.



USO DOLOSO

- Considerando (9) En algunos Estados miembros existen disposiciones relativas a la utilización de vehículos como medio para causar deliberadamente daños corporales o materiales. Cuando proceda, en el caso de los delitos más graves debe permitirse a los Estados miembros seguir aplicando sus prácticas jurídicas consistentes en excluir tales daños del seguro obligatorio de vehículos automóviles o en reclamar al responsable de la lesión o de los daños el importe de la indemnización del seguro abonada al perjudicado. No obstante, para no reducir la protección conferida por la Directiva 2009/103/CE, solo deben autorizarse tales prácticas jurídicas si un Estado miembro garantiza que, en tales casos, los perjudicados sean indemnizados por esos daños de la manera más similar posible a cómo se les indemnizaría en virtud de la Directiva 2009/103/CE. A menos que el Estado miembro haya previsto tal mecanismo o garantía alternativa de indemnización, garantizando la indemnización de los perjudicados por tales daños de la manera más similar posible a cómo se les indemnizaría en virtud de la Directiva 2009/103/CE, dichos daños deben quedar cubiertos de conformidad con dicha Directiva

AUTORIZACIÓN D.G.T.



- Considerando (14) Directiva: Actualmente, el Derecho nacional de muchos Estados miembros vincula la obligación de seguro a la circulación de un vehículo en el sentido del artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103/CE. En esos Estados miembros, los vehículos solo están autorizados a circular si están matriculados. El Derecho de dichos Estados miembros establece que los vehículos deben estar cubiertos por un seguro de vehículos automóviles durante su matriculación y circulación activa en el sentido del artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103/CE. En consecuencia, esos Estados miembros no deben exigir una cobertura de seguro para la circulación de vehículos que se hayan dado de baja de forma permanente o temporal, por ejemplo, porque se encuentren en un museo, estén en fase de restauración o no se hayan utilizado durante un largo período de tiempo por otro motivo, como puede ser el uso estacional. Dichos Estados miembros deben adoptar medidas adecuadas para garantizar el pago de una indemnización acorde con la indemnización disponible en virtud de la Directiva 2009/103/CE por los daños y perjuicios causados en su territorio y en el territorio de otros Estados miembros por vehículos, tal como se definen en dicha Directiva, que estén en circulación en el sentido de su artículo 3, párrafo primero

CONTROLES DEL SEGURO

1. Los Estados miembros se abstendrán de realizar controles del seguro de responsabilidad civil con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país y que entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro.

No obstante, podrán realizar dichos controles del seguro siempre que estos no sean discriminatorios y sean y proporcionados para alcanzar el objetivo perseguido, y que:

- a) se efectúen como parte de un control que no vaya dirigido exclusivamente a la comprobación del seguro, o
- b) formen parte de un sistema general de controles en el territorio nacional que también se efectúen con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio del Estado miembro que realiza los controles, y no requieran que el vehículo se detenga.

2. Sobre la base del Derecho del Estado miembro al que esté sujeto el responsable del control, podrá procederse al tratamiento de datos personales cuando sea necesario a efectos de combatir la conducción de vehículos sin seguro en Estados miembros que no sean aquel en cuyo territorio tengan su estacionamiento habitual. Dicho Derecho deberá ser conforme con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo (*) y establecer también medidas adecuadas para preservar los derechos y libertades y los intereses legítimos del interesado.

En particular, esas medidas de los Estados miembros especificarán la finalidad exacta del tratamiento de datos, se remitirán a la correspondiente base jurídica, cumplirán los requisitos pertinentes de seguridad, respetarán los principios de necesidad, proporcionalidad y limitación de la finalidad, y fijarán un período de conservación de datos proporcionado. Los datos personales tratados en virtud del presente artículo exclusivamente con el fin de llevar a cabo un control del seguro solo se conservarán mientras sean necesarios para ello y se suprimirán en su totalidad tan pronto como se logre ese fin. Cuando un control del seguro muestre que un vehículo está cubierto por el seguro obligatorio en virtud del artículo 3, el responsable del control suprimirá inmediatamente dichos datos. Cuando un control no permita determinar si un vehículo está cubierto por el seguro obligatorio en virtud del artículo 3, los datos solo se conservarán por un período limitado que no supere el número de días necesarios para determinar si existe una cobertura de seguro

INSOLVENCIA DE LA ASEGURADORA

- Ley vigente: **Artículo 11.** *Funciones del Consorcio de Compensación de Seguros.*

«1. Corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros, dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio:

e) Indemnizar los daños a las personas y en los bienes cuando la entidad española aseguradora del vehículo a motor con estacionamiento habitual en España hubiera sido declarada judicialmente en concurso o, habiendo sido disuelta y encontrándose en situación de insolvencia, estuviera sujeta a un procedimiento de liquidación intervenida o ésta hubiera sido asumida por el propio Consorcio de Compensación de Seguros.

- Añadido por la Directiva:

El Consorcio de Compensación de Seguros celebrará acuerdos con los organismos correspondientes de los demás Estados miembros para intercambiar información y reembolsar a dichos organismos aquellas indemnizaciones que éstos hubieran anticipado a los perjudicados que residan en su territorio por los daños materiales o corporales ocasionados por un vehículo a motor asegurado en la aseguradora española insolvente.

INSOLVENCIA DE LA ASEGURADORA

- 1. Corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros, dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio (nueva Directiva):

f) Indemnizar a las **personas perjudicadas residentes en España** los daños causados a las personas y en los bienes por los **accidentes ocasionados en España** por un vehículo a motor asegurado en una **entidad aseguradora cuyo Estado miembro de origen no sea España**, desde el momento en que la entidad aseguradora esté incurso en un procedimiento **concursal, o de liquidación** por insolvencia, tal y como se define en los artículos 183 a 189 de la Ley 20/2015, de 14 de julio, y ello con independencia del Estado miembro en que tenga estacionamiento habitual el vehículo. Serán aplicables a la tramitación y pago de estas indemnizaciones los mismos requisitos y reglas que en el resto de las coberturas a cargo del Consorcio de Compensación de Seguros. Al recibir la reclamación, informará de su recepción a la entidad aseguradora incurso en el procedimiento concursal o de liquidación, o a su administrador o liquidador, y al organismo equivalente del Estado miembro de origen de la entidad. Una vez abonada la indemnización al perjudicado, se faculta al Consorcio de Compensación de Seguros a solicitar y obtener el reembolso íntegro de la cantidad pagada en concepto de indemnización al organismo correspondiente del Estado miembro de origen de la entidad aseguradora creado o autorizado en éste para indemnizar a los perjudicados en caso de insolvencia de una entidad aseguradora.

El Consorcio de Compensación de Seguros celebrará acuerdos con los organismos de otros Estados miembros para cooperar en el intercambio de información y en la gestión de las indemnizaciones en los casos de insolvencia de aseguradoras de vehículos automóviles.

INSOLVENCIA DE LA ASEGURADORA

- Reclamaciones ante Ofesauto en su condición de organismo de indemnización español.

«1. Los perjudicados con residencia en España podrán presentar ante Ofesauto, en su condición de organismo de indemnización español, reclamación en los siguientes supuestos (nueva Directiva):

...

c) Si el siniestro se ha producido en un Estado distinto a España y la entidad aseguradora del vehículo responsable está incurso en un procedimiento concursal o de liquidación tal y como se define en los artículos 183 a 189 de la Ley 20/2015, de 14 de julio. Al recibir la reclamación, informará de su recepción a la entidad aseguradora, o a su administrador o liquidador, y al organismo competente del Estado miembro de origen de la entidad. Una vez abonada la indemnización al perjudicado, se faculta a Ofesauto a solicitar y obtener el reembolso íntegro de la cantidad pagada en concepto de indemnización al organismo correspondiente del Estado miembro de origen de la entidad aseguradora creado o autorizado en éste para indemnizar a los perjudicados en caso de insolvencia de una entidad aseguradora.

Ofesauto podrá celebrar acuerdos con los organismos de otros Estados miembros para cooperar en el intercambio de información y en la gestión de las indemnizaciones en los casos de insolvencia de aseguradoras de vehículos automóviles.»

OTRAS FUNCIONES DEL CCS

«1. Corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros, dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio:

b) En el caso de vehículos a motor no asegurados, indemnizará los daños en las personas y en los bienes, en los siguientes supuestos:

i) Los accidentes ocasionados con un vehículo a motor que tenga su estacionamiento habitual en España, así como los ocasionados dentro del territorio español a personas con residencia habitual en España o a bienes de su propiedad situados en España con un vehículo a motor con estacionamiento habitual en un tercer país no firmante del Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, en ambos casos cuando dicho vehículo a motor no esté asegurado.

ii) Los accidentes ocasionados en España por cualquier vehículo a motor no asegurado que circule a pesar de no disponer de autorización para hacerlo por estar dado de baja temporal o definitivamente en el registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico o autoridad equivalente del Estado miembro distinto de España en el que tenga su estacionamiento habitual. En este último caso, el Consorcio de Compensación de Seguros solicitará el reembolso al organismo que corresponda del Estado en que tuviera su estacionamiento habitual.

iii) Los accidentes ocasionados en España por vehículos utilizados exclusivamente en las zonas de acceso restringido de puertos y aeropuertos y que no hubiesen suscrito el seguro, aval o garantía financiera a que se refiere el artículo 1.bis.4.c).

iv) En el caso de incumplimiento de la obligación de aseguramiento establecida en el artículo 1.bis.4.a), el Consorcio de Compensación de Seguros indemnizará los daños a terceros, incluyendo espectadores y transeúntes y excluyendo a los conductores y vehículos participantes, en los términos que corresponden a su función de fondo de garantía por accidentes producidos por vehículos a motor que incumplan la obligación de aseguramiento, y tendrá derecho a recobrar de los organizadores de las pruebas el importe de las indemnizaciones que hubiera satisfecho.

Sin perjuicio de la indemnización que le corresponda abonar con arreglo a lo señalado en los párrafos anteriores y del ejercicio de su derecho de recobro de los importes indemnizados, el Consorcio de Compensación de Seguros remitirá a la autoridad competente en materia sancionadora en la forma que reglamentariamente se determine los datos y documentos que resulten necesarios de entre los que hubieran fundamentado la gestión de la indemnización a los efectos del ejercicio por dicha autoridad de sus potestades disciplinarias

ANTECEDENTES SINIESTRALES

«Artículo 16 Directiva Certificación relativa a los siniestros de los que se derive responsabilidad civil

Los Estados miembros garantizarán que el titular de la póliza tenga derecho a solicitar en cualquier momento una certificación relativa a los siniestros de los que se derive responsabilidad civil, en los que haya estado involucrado el vehículo o los vehículos cubiertos por el contrato de seguro al menos durante los cinco años anteriores de la relación contractual, o una certificación de la ausencia de tales siniestros (en lo sucesivo, “certificación de antecedentes siniestros”).

La entidad aseguradora, o el organismo que un Estado miembro pueda haber designado para la cobertura del seguro obligatorio o para expedir dichas certificaciones, proporcionará al titular de la póliza dicha certificación de antecedentes siniestros en los 15 días siguientes a la solicitud. A tal fin utilizará el formulario de certificación de antecedentes siniestros.

Los Estados miembros velarán por que, a la hora de tener en cuenta las certificaciones de antecedentes siniestros expedidas por otras entidades aseguradoras u otros organismos contemplados en el párrafo segundo, las entidades aseguradoras no traten a los titulares de pólizas de manera discriminatoria ni apliquen recargos a sus primas en razón de su nacionalidad o basándose únicamente en su anterior Estado miembro de residencia.

Los Estados miembros velarán por que, cuando una entidad aseguradora tenga en cuenta certificaciones de antecedentes siniestros para determinar las primas, trate las expedidas en otros Estados miembros como equivalentes a las expedidas por las entidades aseguradoras u organismos contemplados en el párrafo segundo dentro del mismo Estado miembro, también al aplicar descuentos.

Los Estados miembros velarán por que las entidades aseguradoras publiquen una sinopsis general de las políticas que aplican en relación con el uso de las certificaciones de antecedentes siniestros al calcular las primas. La Comisión adoptará a más tardar el 23 de julio de 2023 actos de ejecución en los que se especifiquen, por medio de una plantilla, la forma y el contenido de la certificación de antecedentes siniestros a que se refiere el párrafo segundo. Dicha plantilla contendrá información sobre lo siguiente:

- a) la identidad de la entidad aseguradora u organismo que expide la certificación de antecedentes siniestros;
- b) la identidad del titular de la póliza, incluidos sus datos de contacto;
- c) el vehículo asegurado y su número de bastidor;
- d) la fecha de inicio y la fecha de finalización de la cobertura de seguro del vehículo;
- e) el número de siniestros de los que se derive responsabilidad civil, liquidados en el marco del contrato de seguro del titular de la póliza durante el período cubierto por la certificación de antecedentes siniestros, incluida la fecha de cada siniestro;
- f) la información adicional pertinente con arreglo a las normas o prácticas aplicables en los Estados miembros.

ENTRADA EN VIGOR

- Varias fechas:
 - Al día siguiente de la publicación en B.O.E.: lo relativo al Informe Razonado
 - 23 diciembre 2023: el contenido de la nueva Directiva, excepto lo siguiente
 - 23 abril 2024 o posterior: certificado antecedentes siniestrales

Muchas gracias

