

La próxima Directiva de Automóviles¹ resumida en 10 puntos

18 de noviembre de 2021

1. Procedimiento legislativo

En mayo de 2018, la Comisión Europea presentó una propuesta de revisión de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009 relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (la "Directiva 2009/103"). Si bien la Comisión consideraba que la Directiva 2009/103 seguía atendiendo adecuadamente a los fines perseguidos, creía que existían ámbitos susceptibles de mejora.

Desde ese momento, el Parlamento Europeo empezó a trabajar en una propuesta de directiva (la "Directiva") que modificara y complementara la Directiva 2009/103. Tras casi tres años, el pasado 21 de octubre de 2021, el Parlamento Europeo aprobaba –con 689 votos a favor, 3 en contra y 4 abstenciones– una resolución en la que se adoptaba la Directiva.

El pasado martes 9 de noviembre, el Consejo dio su visto bueno en primera lectura al texto de la Directiva. Realizado este trámite legislativo, únicamente queda pendiente la publicación de la Directiva en el Diario Oficial de la Unión Europea, momento a partir del cual empezará a contar el plazo de veinte días para su entrada en vigor. Dicha publicación se producirá previsiblemente en diciembre de este año.

Una vez publicada, los Estados miembros deberán adoptar y publicar en 24 meses desde la entrada en vigor de la Directiva las medidas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la misma, informando de ello inmediatamente a la Comisión.

Como excepción a lo anterior, los Estados miembros tendrán un plazo de 18 meses desde la entrada en vigor de la Directiva para adoptar las medidas relativas a la creación o autorización de los organismos encargados de indemnizar a los perjudicados como consecuencia de accidentes en caso de insolvencia de la aseguradora (analizados con mayor detalle en el punto 4 de la presente nota).

¹ Propuesta de Directiva 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, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

2. Cambios en el ámbito de aplicación

La Directiva introduce diversos cambios en su ámbito de aplicación. En primer lugar, introduce el concepto de "circulación de un vehículo" para matizar que únicamente tendrán la consideración de "vehículos" a los efectos de la Directiva, aquellos vehículos automóviles que estén destinados a servir como medio de transporte. Es decir, no se aplicará la Directiva si en el momento del accidente, la función habitual de dicho vehículo es una utilización distinta de la de medio de transporte.

A la hora de definir el concepto de "vehículo", la Directiva se basa en la velocidad máxima de fabricación y el peso neto, y prevé que solo estén cubiertos los vehículos accionados exclusivamente mediante una fuerza mecánica. Se excluyen de este modo, los llamados vehículos eléctricos ligeros, tales como bicicletas eléctricas.

Además, la propia definición de vehículo excluye de su ámbito de aplicación las sillas de ruedas destinadas a ser utilizadas por personas con discapacidad física.

Por último, el artículo 3, en su párrafo segundo, excluye (bajo determinadas condiciones) los vehículos destinados exclusivamente a deportes de motor, al enunciar que la Directiva no se aplicará a la circulación de vehículos en eventos y actividades automovilísticas, cuando el Estado miembro garantice que el organizador de la actividad haya suscrito una póliza de seguro o de garantía alternativa que cubra los daños a terceros.

3. Sustitución del término "víctima" por el de "perjudicado"

La Directiva sustituye las referencias al término "víctima" por el término "perjudicado". Se pretende así corregir un error que se produjo cuando todas las directivas sobre el seguro de vehículos automóviles se fusionaron en el año 2009. La razón de este cambio se debe a que el término "víctima" solo incluye a las víctimas directas de un accidente, mientras que el término "perjudicado", incluye tanto a las víctimas directas como a las víctimas indirectas (por ej. los miembros de la familia tras un accidente mortal), es decir, a toda persona que tiene derecho a la indemnización de los daños y perjuicios causados por un vehículo.

4. La indemnización de los perjudicados como consecuencia de accidentes en caso de insolvencia de la aseguradora

El artículo 10 bis introduce una importante novedad: impone a los Estados miembros la obligación de crear o autorizar a un organismo encargado de indemnizar a los perjudicados que residan en su territorio por los daños materiales o corporales causados por un vehículo asegurado por una entidad aseguradora a partir del momento en que la entidad aseguradora esté incurso en un procedimiento de quiebra o de liquidación.

Si hasta ahora la Directiva cubría a las víctimas en tres de los cuatro casos en los que no se activa el mecanismo tuitivo del seguro obligatorio (vehículo causante del accidente sin seguro, no identificado o robado), la nueva Directiva completa esa lista con el supuesto del accidente causado por un vehículo que sí está asegurado, pero en una entidad insolvente en liquidación.

En términos prácticos lo anterior se traduce en que el perjudicado es atendido por un organismo de su Estado de residencia, aunque la indemnización final la soporta, vía reembolso, el organismo del Estado miembro de origen de la entidad aseguradora insolvente, siguiendo así el principio de autorización y supervisión de las aseguradoras por la autoridad del Estado miembro de origen.

De este modo, la futura Directiva se acercará al modelo que actualmente opera en España: el Fondo de Garantía (el Consorcio de Compensación de Seguros, "CCS") indemniza los daños ocasionados por los vehículos asegurados en una entidad aseguradora insolvente de nacionalidad

española. La novedad es que, además, el Fondo de Garantía gestionará y abonará la indemnización a los perjudicados residentes en España en los casos de vehículos causantes del accidente asegurados en una entidad insolvente en liquidación de nacionalidad extranjera, teniendo derecho al posterior reembolso por parte del Fondo de Garantía del Estado miembro responsable de la autorización y supervisión de dicha entidad insolvente.

5. Importes mínimos de cobertura del seguro

La Directiva prevé garantizar unos importes mínimos de cobertura del seguro en caso de daños materiales o corporales, independientemente de la categoría de vehículo de que se trate. Se pretende así armonizar estos importes mínimos en toda la Unión Europea habida cuenta de que gran parte de los Estados miembros todavía mantienen límites de aseguramiento inferiores. Dichos importes mínimos de cobertura aumentan, respecto de los daños corporales, de 5 millones de euros por accidente a 6,45 millones de euros, con independencia del número de perjudicados, o de 1 millón de euros a 1,45 millones de euros por perjudicado. En lo relativo a daños materiales, aumentan de 1 millón de euros por accidente por a 1,3 millones de euros, con independencia del número de perjudicados.

Además, se introduce una disposición de revisión uniforme que utiliza como referencia el índice de precios de consumo armonizado publicado por Eurostat, y establece normas de procedimiento por las que se rija dicha revisión y que fijen un intervalo de tiempo uniforme.

6. Controles de seguro

El artículo 4 de la Directiva 2009/103, prohibía a los Estados miembros realizar el control 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, si bien se permitían estos controles si se daban una serie de condiciones. El nuevo artículo 4 de la Directiva mantiene esta prohibición pero introduce novedades en cuanto a las excepciones a esa prohibición. De este modo, con la entrada en vigor de la nueva Directiva, se admitirá la posibilidad de realizar dichos controles del seguro siempre que (i) estos no sean discriminatorios y sean necesarios y proporcionados para alcanzar el objetivo perseguido; y (ii) 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.

7. Certificación de los siniestros de los que se derive responsabilidad frente a terceros

El artículo 16 de la Directiva 2009/103 prevé que los Estados miembros deben garantizar que el titular de una póliza tenga derecho a solicitar en cualquier momento una certificación de los siniestros de los que se derive responsabilidad frente a terceros, en los que haya estado involucrado el vehículo o los vehículos cubiertos por el contrato de seguro al menos durante los últimos cinco años de anteriores a la relación contractual, o de la ausencia de tales siniestros. El titular de una póliza tiene derecho a obtener dicha certificación en los 15 días siguientes a su solicitud.

La Directiva, con el fin de asegurar el trato igualitario de dichas certificaciones a nivel comunitario, impone a las entidades aseguradoras (i) la prohibición, a la hora de tener en cuenta las certificaciones de antecedentes siniestrales expedidas por terceras partes, de tratar a los titulares de pólizas de manera discriminatoria o aplicar recargos a las primas en razón de su

nacionalidad o basándose únicamente en su anterior Estado miembro de residencia; (iii) la obligación, a los efectos de determinar las primas y aplicar descuentos, de tratar las certificaciones de antecedentes siniestros expedidas en otros Estados miembros como equivalentes a las expedidas en su Estado miembro; y (iii) la obligación de publicar una sinopsis general de las políticas aplicadas en relación con el uso de las certificaciones de antecedentes penales al calcular primas.

Finalmente, la Comisión adoptará, en los 19 siguientes meses a la entrada en vigor de la Directiva, actos de ejecución en los que se especificará, por medio de una plantilla, la forma y contenido de la certificación de antecedentes penales, con la finalidad de que sea homogénea en todos los Estados miembros.

8. Vehículos expedidos para su importación de un Estado miembro a otro

La Directiva modifica el apartado 1 del artículo 15 para que, en el caso de un vehículo expedido para su exportación a otro Estado miembro, la persona responsable de la cobertura de responsabilidad civil tenga la posibilidad de elegir si suscribe la póliza en el Estado miembro de matriculación del vehículo o en el Estado miembro de destino.

Para asegurar tal fin, los diferentes organismos de información de los Estados miembros pertinentes deberán cooperar entre sí para garantizar que se pone a disposición de los interesados la información necesaria que obre en su poder sobre el vehículo expedido (por ej. número de matrícula, número de póliza de seguro de responsabilidad civil, la fecha de finalización de la cobertura del seguro, etc.).

9. Protección de los perjudicados en accidentes en los que esté implicado un remolque arrastrado por un vehículo

La Directiva inserta un nuevo artículo 15 bis relativo a la protección de los perjudicados en accidentes en los que esté involucrado un remolque. De esta manera, en aquellos accidentes en los que el remolque cuente con un seguro de responsabilidad civil independiente del vehículo tractor, el perjudicado debe poder, cuando así lo prevea el Derecho nacional, presentar su reclamación directamente a la entidad aseguradora del remolque.

Asimismo, previa solicitud, el perjudicado debe poder obtener de la entidad aseguradora del remolque (i) la identidad del asegurador del vehículo tractor o (ii) en caso de que lo anterior no sea posible, información sobre el mecanismo de indemnización de daños causados por un vehículo no identificado o por el cual no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento conforme al artículo 10 de la Directiva 2009/103.

10. Comparación de precios

Se introduce un nuevo artículo 16 bis en el que se regulan las herramientas de comparación de precios de los seguros de vehículos automóviles. Dicho artículo establece que los Estados miembros podrán certificar herramientas que permitan a los consumidores comparar gratuitamente precios, tarifas y coberturas entre prestadores del seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos a motor.

Dichas herramientas de comparación podrán ser certificadas como “herramientas independientes de comparación de precios de seguros de vehículos automóviles” si cumplen con las siguientes condiciones: (i) ser funcionalmente independientes de los prestadores de seguro obligatorio y garantizar que los prestadores de servicios reciban el mismo trato en los resultados de las búsquedas; (ii) indicar claramente la identidad de los propietarios y operadores de la herramienta

de comparación; (iii) establecer criterios claros y objetivos en los que se basan las comparaciones; (iv) utilizar un lenguaje sencillo e inequívoco; (v) proporcionar información precisa y actualizada, indicando el momento de la actualización más reciente; (vi) estar abiertas a todos los prestadores del seguro obligatorio; (vii) ofrecer un procedimiento eficaz para señalar errores en la información e (viii) incluir una declaración estableciendo que los precios se basan en la información facilitada y no son vinculantes para los aseguradores.

Contactos



Pablo Muelas
Socio
T +34 91 349 82 92
pablo.muelas@hoganlovells.com



Eduardo Díaz
Asociado
T +34 91 349 81 61
eduardo.diaz@hoganlovells.com



Boris Urquizu
Asociado
T +34 91 349 82 45
boris.urquizu@hoganlovells.com

www.hoganlovells.com

"Hogan Lovells" o "la firma" se refiere a la práctica legal internacional que incluye Hogan Lovells International LLP, Hogan Lovells US LLP y sus filiales.

El término "partner" (socio) se emplea para designar al socio o miembro de Hogan Lovells International LLP, de Hogan Lovells US LLP y de cualquiera de sus filiales, a cualquier empleado o consultor de posición equivalente, así como a ciertas personas, que se denominan socios, pero que no son miembros de Hogan Lovells International LLP y que no ostentan una cualificación equivalente.

Para más información acerca de Hogan Lovells, los socios y sus cualificaciones, consultar la página web www.hoganlovells.com.

Los resultados anteriores no garantizan un resultado similar. Publicidad de abogados. Las personas que aparecen en las imágenes pueden ser abogados o empleados, en la actualidad o en el pasado, o modelos sin conexión con la firma.

© Hogan Lovells 2021. Todos los derechos reservados.