

Cristina Casado  
Comisión del Automóvil de UNESPA

## Nueva legislación del automóvil: un gran avance

Nadie dijo que fuera fácil y por ello han sido necesarias cinco directivas, pero hoy, por fin, podemos afirmar que Europa tiene un cuerpo común en materia del seguro del automóvil. Al menos tiene una homogeneización bastante elevada teniendo en cuenta que estamos hablando de casi una treintena de países. Hace algo más de un año ha entrado plenamente en vigor en nuestro país la Ley 21/2007 por la que se modifica el Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre (en adelante TRLRCSCVM), y el 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 (en adelante TRLOSSP).

Mediante dicha ley se incorpora a nuestro derecho interno la Directiva 2005/14/ CE del Parlamento Europeo y del Consejo (Quinta Directiva del seguro de automóvil), norma comunitaria que junto con las restantes directivas relativas

al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor han venido a promover un proceso de armonización de las legislaciones nacionales de los diferentes Estados miembros, en aras de la creación de un marco jurídico seguro, tanto para los perjudicados como para los asegurados y aseguradores, en el tratamiento de este tipo de responsabilidades.

Dicha directiva viene a modificar determinadas previsiones de las cuatro anteriores y a dar solución a una serie de problemas no resueltos en ellas. En este sentido, se incorporan algunas novedades, como son la relativa al incremento de los límites para el Seguro Obligatorio del Automóvil, extensión del sistema de oferta y respuesta motivada de indemnización, determinación del concepto de estacionamiento habitual del vehículo en España o, entre otras, la extensión de la cobertura de los fondos nacionales de garantía a los daños materiales causados por vehículos no identificados en ciertos supuestos.

Por otra parte, dicha ley, además de servir para la transposición de esta norma

comunitaria, también ha supuesto la incorporación de una serie de modificaciones no recogidas en esta directiva, pero que el legislador español ha considerado conveniente contemplar, con el objeto de poder avanzar en la regulación del Seguro Obligatorio del Automóvil (SOA), uno de los de mayor trascendencia del mercado español de seguros, tanto en su vertiente social de protección de las víctimas de accidentes de circulación como en su dimensión económica, en continua expansión. Otras novedades afectan al precinto público o domiciliario del vehículo en caso de incumplimiento de la obligación de aseguramiento.

Además de todas estas modificaciones realizadas en el ámbito del TRLRCSCVM, la completa transposición de la norma comunitaria exigía modificar también el TRLOSSP, al objeto de eliminar la restricción impuesta al representante de las entidades aseguradoras domiciliadas en otro Estado del Espacio Económico Europeo que operen en España en régimen de libre prestación de servicios, para no realizar operaciones de seguro directo en nombre de la entidad que representa.

Tras la ley, también se ha desarrollado el nuevo Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, que ha entrado en vigor el pasado día 13 de octubre. Debido al carácter integrador de la Ley 21/2007, norma que viene a recoger de forma unitaria toda la normativa sobre esta parte del sistema de responsabilidad civil, el ámbito reglamentario ha quedado reducido al desarrollo de determinados aspectos del seguro obligatorio y a la regulación de ciertas disposiciones de carácter general en materia de responsabilidad civil de vehículos a motor, desarrollando, entre otros contenidos, los conceptos de vehículos a motor y de hechos de la circulación, esenciales para precisar el ámbito del seguro obligatorio, documentación relativa al seguro, incluida la que sirve para acreditar su vigencia, y muy especialmente el régimen de la oferta y respuesta motivada en situaciones especiales, así como su articulación dentro del marco de los Convenios de Indemnización Directa en el pago de siniestros de daños materiales.

En términos generales, se puede emitir un juicio positivo de valoración de la regulación de esta materia, ya que se ha llevado a cabo una correcta transposición de la norma comunitaria y, al mismo tiempo, se ha aprovechado la oportunidad para poder introducir ciertas modificaciones no contempladas por la misma, pero que contienen una clara vocación de protección de las víctimas y asegurados.

La ley aumentó sustancialmente los límites de cobertura máxima del Seguro Obligatorio del Automóvil (SOA) hasta 70 millones de euros por siniestro para daños personales y 15 millones para materiales. Límites que superan con creces los mínimos previstos en la Quinta Directiva, que en el mejor de los casos se situaban en 5 millones, pero el seguro español, en aras a una mayor protección a las víctimas, ha asumido elevar sustancialmente esos límites hasta las cifras antes reseñadas. Posteriormente, y a consecuencia de una petición sectorial, el reglamento aceptó el principio de que los límites fueran vasos comuni-

cantes y actuaran como complemento en el caso de que uno de ellos, el de materiales, se quedara corto. Evidentemente, esta decisión va a permitir el establecimiento de un seguro de automóviles de cobertura integral y la supresión de una figura arcaica y compleja de entender en un seguro obligatorio como era el seguro voluntario de responsabilidad civil, conocido popularmente como «a terceros».

Otro gran avance ha sido la clarificación de la oferta y respuesta motivada, que avanza en la seguridad jurídica para las partes y en la reducción de la litigiosidad del seguro del automóvil. Lamentablemente, la ley se ha quedado corta en la regulación de la necesaria colaboración de la víctima o perjudicado en la resolución del siniestro, lo cual, queramos o no, dificulta a la aseguradora en su obligación de presentar oferta o respuesta motivada.

En la misma línea de peticiones, la ley tampoco ha resuelto los problemas suscitados con los procesos penales seguidos por seguros obligatorios de responsabilidad civil derivada de accidentes de circulación, ya que si bien se ha conseguido una solución parcial por lo que se refiere a la posibilidad de personación de las entidades aseguradoras en estos procesos, cuando los mismos finalizaran por sentencia absoluta y no constaran en las actuaciones ni la oferta ni la respuesta motivada, en cambio no se ha aportado ninguna alternativa en lo concerniente a la supresión del Título ejecutivo contemplado en esta norma, objetivo que deberá ser acometido desde una vía diferente como es la de la reforma de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

Por último, también se han producido notables avances en materia de una mayor protección a las víctimas y los asegurados en las coberturas del Consorcio; una mayor clarificación en lo referido a hechos de la circulación y sus excepciones, cuestión que define perfectamente el reglamento; así como en la mejora en materia de acreditación de la vigencia del seguro a efectos del control del aseguramiento, dando entrada a los procedimientos telemáticos para



En definitiva, y pese a las salvedades, el sector asegurador considera que la nueva regulación, tanto a través de la ley como de su desarrollo reglamentario, avanza notablemente para conseguir un sistema de responsabilidad civil español en accidentes de tráfico de primer orden y a la altura del resto de los sistemas legales de otros países de nuestro entorno, lo cual redundará sin lugar a dudas en beneficio de los intereses de todos los agentes sociales (víctimas, asegurados y aseguradores), dando respuestas oportunas y coherentes a todas las cuestiones que se susciten en una materia de tanto arraigo social como es el Seguro Obligatorio del Automóvil

su comprobación sin necesidad de molestar al conductor.

En definitiva, y pese a las salvedades, el sector asegurador considera que la nueva regulación, tanto a través de la ley como de su desarrollo reglamentario, avanza notablemente para conseguir un sistema de responsabilidad civil español en accidentes de tráfico de primer orden y a la altura del resto de los sistemas legales de otros países de nuestro entorno, lo cual redundará sin lugar a dudas en beneficio de los intereses de todos los agentes sociales (víctimas, asegurados y aseguradores), dando respuestas oportunas y coherentes a todas las cuestiones que se susciten en una materia de tanto arraigo social como es el Seguro Obligatorio del Automóvil. ●