

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE, 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles»

(COM(2002) 244 final — 2002/0124 (COD))

(2003/C 95/12)

El 16 de septiembre de 2002, de conformidad con el apartado 1 del artículo 95 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta mencionada.

La Sección Especializada de Mercado Único, Producción y Consumo, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 19 de diciembre de 2002 (ponente: Sr. Levaux).

En su 397º Pleno de los días 26 y 27 de febrero de 2003 (sesión del 26 de febrero), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 81 votos a favor, 5 votos en contra y 6 abstenciones el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1. El seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles fue objeto de una primera directiva aprobada en 1972, a la que siguieron otras cuatro directivas aprobadas en 1984, 1988, 1990 y 2000⁽¹⁾.

1.2. No obstante, el tráfico intracomunitario aumenta constantemente y se deberían actualizar algunas disposiciones de los textos anteriormente aprobados (en particular aquellas relativas a los importes mínimos de cobertura).

1.3. Además, es necesario cubrir algunas lagunas o aportar soluciones a ciertos problemas recurrentes, como:

- la dificultad de encontrar un seguro que cubra una estancia temporal en otro Estado miembro;
- la dificultad de encontrar un seguro de corta duración para la compra de un vehículo en otro Estado miembro;
- la demanda de una mejor indemnización para los peatones y ciclistas;

(1) Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 103 de 2.5.1972); Segunda Directiva del Consejo 84/5/CEE, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles (DO L 8 de 11.1.1984); Tercera Directiva del Consejo 90/232/CEE 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 (DO L 129 de 19.5.1990); Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de los vehículos automóviles y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles) (DO L 181 de 20.7.2000).

- los automovilistas que quieren que su asegurador actual les facilite una declaración de siniestros para negociar un contrato con otra empresa de seguros.

1.4. Consecuentemente, el Parlamento Europeo aprobó en julio de 2001 una resolución que recomendaba la aprobación de una quinta directiva. La propuesta sometida a examen es la respuesta de la Comisión a dicha resolución.

2. Observaciones generales

2.1. El Comité apoya el planteamiento de la Comisión, cuya propuesta de directiva aspira a revisar las directivas sobre el seguro del automóvil con el fin de alcanzar «los siguientes objetivos principales»:

- poner al día y mejorar la protección de las víctimas de accidentes de automóvil por el seguro obligatorio;
- cubrir lagunas y aclarar ciertas disposiciones de las directivas, asegurando una mayor convergencia en su interpretación y aplicación por parte de los Estados miembros;
- dar solución a los problemas que surgen con frecuencia para lograr un mercado interior más eficiente en el seguro del automóvil.

2.2. El Comité señala que desde 1972, fecha de la primera Directiva, se han introducido diversas modificaciones para adaptar los textos a la realidad y tener en cuenta las distintas dificultades que conlleva la aplicación de los mismos.

2.2.1. El Comité considera que esta forma de legislar es contraria a varias directrices de la Comisión, entre las que cabe destacar el Libro Blanco sobre la gobernanza europea, la Comunicación «La gobernanza europea: legislar mejor» y el Plan de acción «Simplificar y mejorar el marco regulador». Asimismo, el Comité lamenta que esta manera de proceder mediante modificaciones sucesivas perjudique la coherencia y la accesibilidad del conjunto de las disposiciones reglamentarias que regulan los seguros de los automóviles.

2.3. Nuevamente, el Comité constata que, desde su primera adopción, no se han aplicado ciertas actualizaciones que resultan justificadas. Así pues, en el caso del importe de los umbrales mínimos de cobertura, la propuesta de directiva propone un aumento de un 75 % de los importes establecidos por la Directiva 84/5/CEE, no revisados desde hace dieciocho años.

2.3.1. El Comité estima que este procedimiento no es coherente puesto que conduce a reajustes puntuales demasiado importantes.

2.3.2. Además, desde hace años, ciertos Estados miembros establecen en sus países umbrales mínimos más elevados que los umbrales mínimos comunitarios. Las divergencias entre Estados miembros se amplían y dificultan la armonización de las tarifas y la aplicación de una política equilibrada en materia de competencia.

2.3.3. El Comité constata con satisfacción que la propuesta de directiva establece en su artículo 2 que cada cinco años se deberán revisar los nuevos importes mínimos.

3. Observaciones específicas

El Comité ha examinado punto por punto los artículos de la propuesta de directiva relativos a las modificaciones de las disposiciones de las directivas anteriores. Estas modificaciones son, en la mayoría de los casos, de orden técnico y el Comité las aprueba, excepto las disposiciones relativas a los importes mínimos de garantía de los daños materiales y corporales. Asimismo, el Comité formula algunas observaciones y sugerencias, tal y como se recoge a continuación en la enumeración de los artículos de la propuesta.

3.1. Artículo 1

3.1.1. El Comité aprueba las modificaciones propuestas.

3.2. Artículo 2

3.2.1. El artículo 2 establece que los importes mínimos de garantía se elevarán para daños corporales a un millón de euros por víctima y para siniestros materiales a 500 000 EUR, cualquiera que sea el número de víctimas.

3.2.2. El Comité comprende que en una época en la que el sector del reaseguro sufre grandes turbulencias, no sería oportuno proponer importes mínimos más elevados. No obstante, la experiencia pone de manifiesto que un incremento sensible de los importes mínimos de cobertura tiene como consecuencia, sistemáticamente, un sensible aumento posterior de las indemnizaciones otorgadas por los tribunales, en particular en materia de daños corporales. El incremento resultante de los porcentajes de las tarifas por parte de los aseguradores podría ser incompatible con las capacidades financieras de los asegurados, especialmente los de los países candidatos.

3.2.3. El Comité estima que la indemnización por víctima de daños corporales, prevista sin importe máximo de garantía en la directiva, equivale en ciertos casos a una cobertura ilimitada de los riesgos. Habida cuenta de la existencia de normas particulares para el transporte en común de pasajeros, que no entra en el ámbito de aplicación de esta directiva, el Comité propone que se fije en 10 000 000 EUR el importe máximo de garantía para los daños corporales, cualquiera que sea el número de víctimas. Dicho límite se aplicará durante un periodo de diez años, al vencimiento del cual la Comisión reevaluará la situación.

3.2.4. Además, el Comité aprueba las modalidades de indexación automática.

3.2.5. El Comité propone que la Comisión incluya un nuevo apartado en el artículo 1 de la Directiva 84/5/CEE, redactado del siguiente modo:

«5 bis Los Estados miembros deberán garantizar la creación, en un plazo máximo de cuatro meses, de un sistema de indemnización inmediata y provisional para las víctimas de accidentes de automóvil por daños corporales hasta que se fije definitivamente la cantidad de la indemnización, siempre que para fijarla se recurra a un tribunal.»

3.2.6. El Comité considera que el apartado 6 del artículo 1 de la Directiva 84/5/CEE debe suprimirse. En cualquier caso, el Comité no acepta la limitación del segundo párrafo de dicho apartado 6 a los daños corporales graves, cuya definición no debe ser en ningún caso competencia de los Estados miembros, por la obvia razón de que surgirían diferencias de régimen para las víctimas en función del Estado miembro en una materia que debe ser armonizada.

3.3. Artículo 3

3.3.1. El Comité aprueba la modificación propuesta.

3.4. Artículo 4

3.4.1. El Comité aprueba las modificaciones propuestas excepto las que figuran en los apartados 2 y 4 del artículo 4.

3.4.2. Apartado 2 del artículo 4

3.4.2.1. En este apartado se propone incorporar a la Directiva 90/232/CEE un «Artículo 1 bis» dirigido a cubrir los daños corporales sufridos por peatones y ciclistas como consecuencia de un accidente en que intervenga un vehículo de motor, con independencia de la responsabilidad de su conductor.

3.4.2.2. El Comité es consciente de que con respecto a la indemnización de los usuarios más vulnerables de la vía pública se deberá evolucionar frente a la situación actual. Una mejora de la situación de «los usuarios más vulnerables de la vía pública» debería incluir no sólo a peatones y ciclistas, sino también a otros usuarios no motorizados (como, por ejemplo, los que se desplazan en patines en línea o monopatines, etc.). No obstante, la mejora de la situación de este tipo de usuarios no debería obtenerse mediante una directiva en el sector de los seguros, porque las directivas sobre responsabilidad civil de los Estados miembros siguen siendo aplicables con esta forma de regulación. Si se afirma la competencia europea en materia de jurisprudencia para la responsabilidad material, la protección de los usuarios más vulnerables de la vía pública debería regularse por medio de una ordenación jurídica europea común en materia de responsabilidad. Tal regulación debería incluir también algunos componentes elementales, como, por ejemplo, el requisito de causalidad, la consideración de la fuerza mayor y la exclusión de la premeditación en la producción del daño.

3.4.2.3. Por lo tanto, el Comité propone a la Comisión que retire esta disposición del proyecto de directiva (llamada Quinta Directiva) y que se reserve la posibilidad de una directiva sobre responsabilidad civil que permita una mejora de la indemnización y una armonización de las disposiciones de indemnización para los usuarios más vulnerables de la vía pública.

3.4.2.4. En una nueva directiva sobre el seguro de vehículos automóviles se podría hacer así una referencia a la directiva sobre responsabilidad civil y garantizar una indemnización con arreglo a una norma común para todas las víctimas de accidentes de tráfico.

3.4.3. Apartado 4 del artículo 4

3.4.3.1. En este apartado se propone incorporar a la Directiva 90/232/CEE un «Artículo 4 ter» relativo a las declaraciones de siniestros o de la ausencia de los mismos por parte de los aseguradores.

3.4.3.2. El Comité considera que la disposición que sólo obliga al asegurador a facilitar al asegurado una declaración de

los siniestros, o de la ausencia de los mismos, dentro de los quince días siguientes a la finalización del contrato de seguros es excesivamente restrictiva. Efectivamente, para encontrar un nuevo asegurador, los asegurados necesitan dicha declaración antes de que expire el contrato, dado que si la obtienen después de su expiración, quedarían sin cobertura durante un tiempo. Además, el asegurado necesita dicha declaración en todo momento y, en particular, cuando adquiere otro vehículo que también desea asegurar. En consecuencia, el Comité desea que la declaración se facilite en un plazo de quince días tras la presentación de la solicitud por el asegurado. Estima que, además, el asegurador debería estar obligado a responder por correo electrónico, correo postal, o ambos, a toda solicitud del suscriptor.

3.5. Artículo 5

3.5.1. El Comité aprueba las modificaciones propuestas.

3.6. Artículo 6

3.6.1. El Comité aprueba las disposiciones relativas a la aplicación

4. Conclusiones

4.1. El Comité constata que los textos europeos relativos a los seguros del automóvil se han multiplicado.

4.1.1. Incluso antes de que se apruebe la actual propuesta de Quinta Directiva, se debería prever otra directiva para el futuro.

4.1.2. No cabe lugar a dudas de que también se elaborarán otras modificaciones o textos complementarios. De esta manera, el acceso a la normativa será particularmente complejo debido a la montaña de textos modificados poco a poco, lo cual incrementará el riesgo de incomprensión y de incoherencia en vísperas de la ampliación.

4.1.3. Así pues, el Comité pide a la Comisión que la Quinta Directiva objeto de examen reagrupe el conjunto de directivas anteriores (72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE, 90/232/CEE y 2000/26/CE). Posteriormente podría ser transformada en un «Código europeo de los seguros del automóvil», al que se añadirían todas las normas vigentes en dicha materia.

4.2. Las modificaciones y evoluciones posteriores se harán sobre la base de dicho documento único que garantizará la coherencia del conjunto del dispositivo.

4.3. Dicho «Código europeo de los seguros del automóvil» podría ser el preludio de un documento más general, el «Código europeo de los seguros».

Bruselas, 26 de febrero de 2003.

El Presidente

del Comité Económico y Social Europeo

Roger BRIESCH