



IEAF | FEF

INSTITUTO ESPAÑOL DE
ANALISTAS FINANCIEROS

FUNDACIÓN DE
ESTUDIOS FINANCIEROS

Nuevos retos del sector del automóvil

Autores

Mercedes Ayuso Gutiérrez
Universidad de Barcelona

Inmaculada Domínguez Fabián
Universidad de Extremadura

Montserrat Guillén Estany
Universidad de Barcelona

ISBN: 978-84-09-12942-3

Depósito Legal: M-23385-2019

Edita: Fundación de Estudios Financieros

Prólogo	5
Presentación	7
1. Introducción	9
2. Directiva del seguro de automóviles (<i>Motor Insurance Directive, MID</i>)	11
2.1. Ámbito de aplicación de la Directiva	13
2.2. Insolvencias de las aseguradoras	16
2.3. Importes mínimos de cobertura	17
2.4. Riesgos debidos a la conducción de vehículos sin seguro	18
2.5. Antecedentes siniestros	19
3. Nuevos vehículos y formas de transporte: retos para el sector asegurador	23
3.1. Vehículos conectados	25
3.2. Vehículos autónomos	27
3.3. Nuevos vehículos de movilidad personal (VMP)	28
3.4. Transporte compartido	32
4. Principales conclusiones	35
Anexo 1. Relación de asistentes	37
Bibliografía	39
Documentos de Trabajo FEF	41
Entidades patrono	43



PRÓLOGO

El documento que les presentamos es un trabajo que recoge la opinión de expertos del sector asegurador sobre los retos a los que se enfrenta el seguro del automóvil.

El día 19 de marzo de 2019 se celebró en Madrid, en la sede de la Fundación de Estudios Financieros, la reunión del panel de especialistas para debatir y analizar temas de interés para la industria relacionadas con el seguro del automóvil. Como en los anteriores debates celebrados, las cuestiones planteadas han sido diseñadas previamente por el equipo de trabajo del panel, facilitándose previamente a los participantes el documento de trabajo con los temas a debatir y analizar.

En el Anexo 1 se facilita la relación de personas que asistieron al Foro de Debate.

Este Documento de Trabajo contiene un resumen del debate realizado. A su vez, recoge las conclusiones elaboradas por las coordinadoras del panel que se extrajeron del debate sobre las cuestiones de análisis del sector asegurador que se plateaban en esta ocasión. La opinión reflejada en las conclusiones no tiene por qué coincidir con la opinión individual de las personas que participaron en el debate, ni con la de las instituciones o entidades en las que trabajan o colaboran.

La dirección de este trabajo ha sido realizada por Dña. Pilar González de Frutos, Presidenta de Unespa, que ha coordinado un equipo de trabajo compuesto por:

- Mercedes Ayuso Gutiérrez (Universidad de Barcelona)
- Inmaculada Domínguez Fabián (Universidad de Extremadura)
- Montserrat Guillén Estany (Universidad de Barcelona)



PRESENTACIÓN

La Fundación de Estudios Financieros continúa su propósito de analizar y dar a conocer las claves del sector asegurador en España. Para ello, la FEF puso en marcha una nueva iniciativa de interés para este sector en 2015. Se trata de la creación de un “Panel de seguimiento del Sector Asegurador” en el que se vienen realizando una serie de Foros de Debate con expertos que dan lugar a la publicación de Documentos de Trabajo FEF sobre temas de interés para la industria del seguro.

El primer Panel se celebró el pasado 28 de octubre de 2015 en Madrid y el tema elegido fue “Impacto económico de los cambios normativos en los seguros (LOSSEAR/ROSSEAR y Baremo)”. Fruto de este debate se publicó el Documento de Trabajo N° 8 de la FEF (disponible en www.fef.es).

El segundo Panel tuvo lugar el 11 de mayo de 2016 y se debatieron cuatro temas importantes para el sector: i) la iniciativa Europea sobre Pan-European Personal Pension Product (PEPP); ii) Transparencia e Información Seguro de Vida, Rentabilidad Esperada; iii) KID (PRIIPs seguros) y Orden Ministerial de Clasificación de Productos; y iv) la fiscalidad de los Productos de Ahorro. El Documento de Trabajo N° 10 de la FEF que recoge las conclusiones del debate se encuentra disponible en www.fef.es.

El tercer Panel tuvo lugar el 18 de mayo de 2017 y se debatieron cuatro cuestiones relevantes: i) el Sector Asegurador como inversor institucional; ii) la gestión de la bajada de tipo de interés llevada a cabo por la industria aseguradora; iii) nuevos retos del Sector Asegurador y nuevas inversiones con las que asumirlos; y iv) el Sector Asegurador como ejemplo de contributividad y de creación y consolidación de empleo. El Documento de Trabajo N° 12 de la FEF también está disponible en www.fef.es con las principales conclusiones y recomendaciones del debate.



El cuarto Panel tuvo lugar el 29 de enero de 2018 y se debatieron cuestiones como: i) el envejecimiento poblacional y la concienciación sobre la previsión social; ii) productos de ahorro y previsión y los incentivos sobre ellos (el caso de la hipoteca inversa y su evolución en España); iii) el seguro de dependencia y iv) el seguro de salud. El Documento de Trabajo N° 15 de la FEF también está disponible en www.fef.es con las principales conclusiones y recomendaciones del debate.

El quinto Panel se celebró el pasado 19 de marzo de 2019 y se debatieron diversas cuestiones relativas al seguro del automóvil que, en el ámbito nacional y europeo, se ve afectado en el momento presente por dos novedades: una en el ámbito regulatorio, y otra en el ámbito técnico, por la aparición de nuevos vehículos y la problemática aseguradora que ello supone. En el primer bloque de este panel se analizan las novedades regulatorias que afectan al seguro del automóvil mientras que posteriormente se profundiza en las novedades a nivel tecnológico (vehículos conectados, autónomos y nuevos vehículos de movilidad personal) y su efecto sobre el sector asegurador del automóvil.

Quiero agradecer a las personas que asistieron al debate por sus interesantes aportaciones y especialmente a la directora de esta iniciativa Pilar González de Frutos, Presidenta de Unespa, y a las coordinadoras del proyecto Montserrat Guillén y Mercedes Ayuso de la Universidad de Barcelona e Inmaculada Domínguez de la Universidad de Extremadura.

Jorge Yzaguirre
Presidente de la Fundación de Estudios Financieros



INTRODUCCIÓN

El seguro del automóvil se enfrenta a nuevos retos, derivados no solo del efecto transfronterizo y de las consecuencias que pueden derivarse de la aplicación de diferentes sistemas de valoración de los daños en los diferentes países (aun perteneciendo al mismo espacio comunitario de la UE), sino también de los cambios tecnológicos y sociales que afectan directamente a la industria del automóvil y al uso que del mismo se hace. El gran despegue de la telemetría y de los sistemas automatizados de conducción, y la cada vez más importante entrada de la economía colaborativa en el ámbito del transporte, con el uso compartido de vehículos, abre nuevos retos para la industria aseguradora del automóvil, que ve cómo la oferta de coberturas puede no ser suficiente en el nuevo contexto, o cómo las formas tradicionales de tarificación pueden no estar utilizando toda la información actualmente disponible para el diseño de tarifas más justas. A todo ello cabe añadir además la aparición de nuevas formas de desplazamiento o de movilidad autónoma, sobre todo en el ámbito de vehículos de dos ruedas, con y sin motor (bicicletas, motos eléctricas,...) y de patinetes, para los que se demanda un mayor desarrollo normativo al convertirse, de forma cada vez más acusada, en vehículos de uso frecuente.

El seguro del automóvil, en el ámbito nacional y europeo, se ve afectado en el momento presente por dos novedades: una en el ámbito regulatorio, y otra en el ámbito técnico, por la aparición de nuevos vehículos y la problemática aseguradora que ello supone.

En el primer bloque de este panel se analizan las novedades regulatorias que afectan al seguro del automóvil mientras que posteriormente se profundiza en las novedades a nivel tecnológico (vehículos conectados, autónomos y nuevos vehículos de movilidad personal) y su efecto sobre el sector asegurador del automóvil.





DIRECTIVA DEL SEGURO DE AUTOMÓVILES (*MOTOR INSURANCE DIRECTIVE, MID*)

La primera Directiva de la Unión Europea sobre el seguro del automóvil se adoptó en 1972, y desde ese momento hasta el presente han sido un total de cinco las Directivas que se han desarrollado. La Directiva 2009/103/CE, 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, es la que se encuentra actualmente en vigor y que está siendo objeto de reforma en el seno de las instituciones europeas, cuyos elementos claves son:

- La obligación de que los vehículos automóviles dispongan de un seguro de responsabilidad civil frente a terceros válido en cualquier parte de la Unión Europea, sobre la base de una prima única.
- Los importes mínimos obligatorios de cobertura que esas pólizas de seguro deben proporcionar (los Estados miembros pueden exigir una cobertura mayor a nivel nacional).
- La prohibición de que los Estados miembros lleven a cabo controles sistemáticos del seguro de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en otro Estado miembro.
- La obligación de los Estados miembros de crear fondos de garantía para la indemnización de las víctimas de accidentes causados por vehículos no asegurados o no identificados.
- La protección de las víctimas de accidentes de automóvil en un Estado miembro distinto de su Estado miembro de residencia («víctimas transeúntes»).



- El derecho de los titulares de pólizas a obtener de su asegurador una certificación de sus antecedentes de siniestralidad en los últimos cinco años.

En este sentido, si bien la Propuesta de modificación de la mencionada Directiva, establece en su exposición de motivos que la misma está funcionando correctamente y por ello, no precisa de modificaciones en las principales cuestiones que regula, sí se advirtió la necesidad de incidir en cuatro bloques de materias, como son las siguientes:

- Compensación de las víctimas en casos de insolvencias de aseguradoras.
- Cantidades mínimas de cobertura del seguro obligatorio.
- Controles de aseguramiento por los Estados miembros.
- El uso de los certificados de siniestralidad para la suscripción de un nuevo seguro.

En 2017 la Comisión Europea anunció que analizaría y evaluaría la Directiva 2009/103/CE a fin de reforzar la protección de las víctimas de accidentes de tráfico en los casos en los que el responsable de compensar a la víctima fuera insolvente, y de mejorar el reconocimiento de las certificaciones de antecedentes de siniestralidad. La propia evaluación de la Directiva puso de manifiesto que también era necesario mejorar la regulación en el ámbito de los controles del seguro para luchar contra la conducción de vehículos sin seguro, la armonización de los importes mínimos de cobertura y el ámbito de aplicación de la Directiva. Por otra parte, durante la última década se ha ido creando una abundante e importante jurisprudencia europea respecto al ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103/CE. Sentencias como las dictadas en los casos *Vnuk*, *Andrade* y *Núñez Torreiro*, y la seguridad jurídica que debe recogerse en toda regulación justifican la incorporación de esta jurisprudencia a la propuesta de una nueva Directiva, garantizando con ello la adaptación uniforme de la norma comunitaria a las sentencias del Tribunal.

La Comisión Europea como parte del proceso REFIT (*Regulatory Fitness and Performance programme*) llevó a cabo una Mesa Redonda y una evaluación del impacto inicial en Julio de 2017; así como un análisis de las repercusiones presupuestarias de la propuesta de modificación. Con todo ello el 24 de mayo de 2018



Directiva del seguro de automóviles (*Motor Insurance Directive, MID*)

se publicó la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE.

Veamos a continuación las principales cuestiones y posturas que se recogen en torno a las propuestas de modificación de la Directiva.

2.1. **Ámbito de aplicación de la Directiva**

Tras el desarrollo y debate de la Directiva es destacable señalar que, en los principales aspectos de la reforma, existe un absoluto alineamiento entre la opinión del sector asegurador español (lo cual engloba a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, Consorcio de Compensación de Seguros y OFESAUTO) y el europeo. Los aspectos que más preocupan al sector se centran en la delimitación de su ámbito de aplicación en cuanto a la definición de «circulación de vehículos» y en el establecimiento, de forma clara, de la tipología de los vehículos a motor a los que resulta de aplicación la Directiva.

En el ámbito de la **tipología de vehículos** a los que es de aplicación la Directiva, la industria aseguradora considera que, para una mayor seguridad jurídica, se debe establecer un criterio de inclusión de vehículos a los que sea de aplicación dicha Directiva y no adoptar el criterio de exclusión de la norma actual. De esta forma, se valoran muy positivamente, las enmiendas introducidas por el Parlamento Europeo para determinar que solamente los vehículos sujetos a los reglamentos de homologación de vehículos¹ son a los que aplica la Directiva del seguro del automóvil. De esta forma, los vehículos no homologados, entre los que se encuentran todos los nuevos vehículos de movilidad personal (bicicletas y patinetes eléctricos, segways, etc.) quedarían fuera de su ámbito. Sería desproporcionado e inadecuado de cara al futuro, incluirlos en su ámbito de aplicación, puesto que el riesgo creado por estos vehículos es inferior al de automóviles o camiones, y por tanto, deben aplicarse criterios de proporcionalidad a la hora de establecer el capital y la siniestralidad que corresponde asegurar. No obstante, se permite a los Estados miembros que decidan, a nivel nacional, el nivel de protección adecuado para proteger a las víctimas de ac-

¹ Reglamento UE 2018/858; Reglamento (UE) 167/2013; Reglamento UE 168/2013.



cidentes provocados por esos vehículos, que deberá establecerse mediante un seguro obligatorio.

En cuanto al concepto de **circulación de vehículos**² la Comisión ha intentado adecuar el mismo a las últimas sentencias del TJUE³ para una mayor seguridad jurídica. Tras la sentencia Vnuk, se propone modificar el artículo 1 de la Directiva 2009/103/CE añadiendo «*circulación del vehículo: toda utilización de ese vehículo, habitualmente destinado a servir de medio de transporte, que sea conforme con la función habitual del vehículo, independientemente de las características de este, del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil y de si está parado o en movimiento*». No obstante, la industria aseguradora considera que deberían incorporarse unas mayores precisiones en la definición para que la circulación de vehículos se refiera al tráfico. Por ello se considera que las enmiendas introducidas en el Parlamento mejoran en alguna medida la definición al incorporar el concepto de circulación en el exterior, si lo entendemos dentro del contexto del Tráfico, y al determinar que la función del vehículo debería ser como medio de transporte en el momento del accidente, lo cual resulta fundamental para distinguir si debe ser o no el seguro obligatorio de responsabilidad civil del automóvil (Seguro Obligatorio del Automóvil, SOA), el que debe hacerse o no cargo de los daños producidos por vehículos mixtos; es decir aquellos que son utilizados como medios de transporte y como maquinaria de trabajo. Ambas propuestas son muy importantes para que se mantengan las distintas exclusiones del concepto de hecho de la circulación del artículo 2 del Reglamento del seguro de automóviles⁴ español.

² «*Circulación del vehículo: toda utilización de ese vehículo, habitualmente destinado a servir de medio de transporte, que sea conforme con la función habitual del vehículo, independientemente de las características de este, del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil y de si está parado o en movimiento*».

³ Vnuk, Rodrigues Andrade y NuñezTorreiro.

⁴ 2. No se entenderán hechos de la circulación:

a) Los derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción del seguro especial previsto en la disposición adicional segunda.

b) Los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de desplazamiento de esos vehículos por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado cuando no estuvieran realizando las tareas industriales o agrícolas que les fueran propias.

En el ámbito de los procesos logísticos de distribución de vehículos se consideran tareas industriales las de carga, descarga, almacenaje y demás operaciones necesarias de manipulación de los vehículos que tengan la consideración de mercancía, salvo el transporte que se efectúe por las vías a que se refiere el apartado 1.



Directiva del seguro de automóviles (*Motor Insurance Directive, MID*)

Desde el sector se ve con cierta preocupación el hecho de que se diga, que desde el momento en que un determinado vehículo deba disponer de seguro obligatorio del automóvil, cualquier hecho relacionado con este vehículo, ya sea o no en el exterior, debería ir cubierto con este seguro, salvo si se trata de su utilización en acontecimientos deportivos. Ello querría decir que si un vehículo mixto, por ejemplo un tractor agrario, estuviera circulando en el exterior y no siendo utilizado en su función principal de medio de transporte sino como maquinaria de trabajo, también en este caso debería estar cubierto por el SOA. Desde el sector asegurador, tanto a nivel nacional como desde *Insurance Europe*, se considera que estos tipos de hechos deberían estar cubiertos por otro tipo de seguro, pero nunca por el SOA. Al parecer, sólo se podría excluir del ámbito de aplicación del SOA, el vehículo que no circula y estuviese en espacios cerrados, siendo utilizado en una función distinta a la de medio de transporte, por ejemplo sirviendo como fuerza motriz a modo de maquinaria de trabajo. La maquinaria industrial, como carretillas, si circulan en el exterior, es decir donde el público en general tenga acceso, también deberá disponer de un seguro obligatorio del automóvil.

En cuanto a los vehículos destinados a la participación en pruebas deportivas, el Parlamento Europeo ha introducido una enmienda que excluye del ámbito de aplicación de la Directiva, a los vehículos destinados exclusivamente a su uso en el contexto de la participación en actividades deportivas de competición, dentro de una zona cerrada. Queda la duda de si se refiere exclusivamente a los vehículos que participan en pruebas deportivas de motor o también a los vehículos de apoyo que participan en la celebración de pruebas deportivas, que es lo que se ha defendido a nivel sectorial.

Por último, el Parlamento Europeo ha incorporado una enmienda para que la utilización de un vehículo, como arma para cometer un acto violento o terrorista, sea cubierta por el Fondo de Garantía Nacional. Esto supone incluir este tipo de acto

c) Los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, tales como los recintos de puertos o aeropuertos.

3. Tampoco tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso sí será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial, incluido el supuesto previsto en el artículo 382 de dicho Código Penal.



violento o terrorista dentro del ámbito de cobertura de la Directiva; cuestión que no es apoyada por el Sector en el entorno nacional ni por el *Insurance Europe*.

2.2. Insolvencias de las aseguradoras

La Directiva 2009/103/CE no recoge este aspecto y por ello es uno de los avances normativos que se plantean en la propuesta de modificación. Las insolvencias de las aseguradoras suponen un riesgo importante de desprotección de la víctima y este se agudiza aún más en el caso del accidente transfronterizo. Por ello se ha tratado de suplir esta ausencia con acuerdos entre organismos como el de 1995 entre Fondos de Garantías, el de 2004 entre Bureaux y el acuerdo de 2008 entre Organismos de Indemnización y Fondos de Garantías. Pero esta práctica resultó insuficiente debido al carácter voluntario de los convenios, y las limitaciones y exclusiones que algunos de ellos incluían.

Las dos opciones que se plantean en la propuesta de modificación de la Directiva, más allá de aquella que no suponga ninguna modificación, son:

- Determinar una responsabilidad inicial de indemnización de víctimas pero no la responsabilidad última.
- Fijar tanto la responsabilidad inicial como la última, atribuyéndose la responsabilidad inicial de indemnización al Estado miembro de residencia de la víctima y la responsabilidad última al Estado miembro de establecimiento del asegurador insolvente.

En virtud de que se elige la segunda opción, se inserta el artículo 10bis. Protección de los perjudicados en caso de insolvencia o de falta de cooperación de una entidad aseguradora, donde se indica que «*Los Estados miembros crearán un organismo o autorizarán a un organismo para que indemnice a los perjudicados que residan de forma habitual en su territorio*». Asimismo «*el organismo a que se refiere el apartado 1 responderá a la reclamación de indemnización en los dos meses siguientes a la fecha en que el perjudicado la presente*».

La asociación *Insurance Europe*, en el documento *Insurance Europe's position on the EC proposal to revise the MID*, septiembre de 2018, se muestra a favor



Directiva del seguro de automóviles (*Motor Insurance Directive, MID*)

de esta modificación, aunque señala que debería aplicarse a entidades que operen tanto en régimen de libre prestación de servicios, como en derecho de establecimiento. En España, las entidades del sector asegurador representadas por UNESPA, valoran muy positivamente la incorporación de la protección a la víctima y las mejoras del texto realizadas en el Parlamento, en caso de insolvencia de las entidades aseguradoras a través de los Fondos de Garantía. Se considera adecuado que se fije la responsabilidad inicial de la indemnización en el Fondo de Garantía del Estado de residencia de la víctima, pero teniendo una acción de reembolso frente al Fondo de Garantía del Estado de la entidad aseguradora si éste fuera distinto, aplicando el principio de «*home Member Estate*».

Asimismo, no podemos olvidar que en España disponemos de un modelo a imitar que es el Consorcio de Compensación de Seguros, que actúa como Fondo de Garantía, y que es sin duda una buena práctica a exportar al resto de Estados miembros.

2.3. Importes mínimos de cobertura

El artículo 9 de la Directiva 2009/103/CE establece importes mínimos de cobertura iguales para todos los Estados, pero se observa que hay trece Estados miembros que tienen importes mínimos más bajos que los fijados por la Directiva, motivado por la aplicación de períodos de transición. Si bien estos períodos de transición han concluido, las fechas de finalización de los períodos transitorios siguen usándose como fechas de referencia para la actualización quinquenal en función de la inflación, y por ello, los importes mínimos no son coincidentes en todos los Estados.

Se analizaron dos opciones, además de la de no realizar ninguna modificación, siendo estas:

- Armonizar los importes de cobertura en el nivel mínimo obligatorio más alto que se aplica actualmente en los Estados miembros.
- Imponer importes de cobertura obligatoria más altos para los vehículos más grandes, como camiones y autobuses.

El que no haya datos que justifiquen esta última opción, sirve de argumento para



elegir la armonización en el nivel más alto que se aplique en los Estados miembros y se sustituye el artículo 9 de la siguiente manera:

« ... *Los siguientes importes mínimos:*

- a. *Respecto a los daños corporales: 6.070.000 euros por accidente, cualquiera que sea el número de víctimas o 1.220.000 euros por víctima.*
- b. *Respecto a los daños materiales: 1.220.000 euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas».*

2.4. Riesgos debidos a la conducción de vehículos sin seguro

Según la Asociación de Autoridades Europeas de Registro de Vehículos y Conductores, la circulación de vehículos automóviles sin el seguro obligatorio de responsabilidad civil es un problema cada vez mayor en la Unión Europea y se estima que ha supuesto, en 2011, 870 millones de euros.

El artículo 3 de la Directiva 2009/103/CE obliga a cada estado a adaptar «*todas las medidas apropiadas... para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio, sea cubierta mediante seguro*», pero al mismo tiempo el artículo 4 prohíbe someter los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en otro Estado miembro a controles del seguro, por considerarse un obstáculo a la libre circulación de vehículos en el mercado interior.

Las opciones de modificación que se plantearon fueron:

- Autorizar controles no intrusivos que los Estados miembros realizarían con carácter facultativo.
- Hacer controles obligatorios no intrusivos del seguro en la frontera.

Esta última opción es la que finalmente se ha considerado como apropiada. Esta opción es factible debido a los avances tecnológicos (tecnología de reconocimiento de matrículas), que permiten realizar controles sin detener los vehículos, así como a la regulación de protección de datos, que garantiza el tratamiento de los mismos entre Estados miembros.



Directiva del seguro de automóviles (*Motor Insurance Directive, MID*)

El artículo 4 de la Directiva 2009/103/CE es de nuevo redactado, recogiendo esta opción en el documento de propuesta.

Esta medida no ha sido rechazada por las partes interesadas y es valorada favorablemente en el informe de la asociación *Insurance Europe*, lo cual no es contrario a que se mantengan los controles en cada país y que sea cada Estado el que obligue y garantice que los vehículos en activo cuentan con un seguro obligatorio, aunque no circule habitualmente o esté en reposo.

2.5. Antecedentes siniestros

Con el objetivo de facilitar el cambio de proveedores de seguros, en diferentes países, la Directiva 2009/103/CE obliga a los Estados miembros a velar porque el titular de la póliza tenga derecho a solicitar una certificación de antecedentes siniestros correspondiente a los cinco últimos años; si bien no existe obligación de que las compañías aseguradoras tengan en cuenta esta información a la hora de calcular las primas.

Se solicita por parte de algunos agentes de interés una intervención para poder garantizar que los ciudadanos que se trasladen a otro Estado miembro no sean tratados por los aseguradores de forma diferente a quienes ya residan en ese Estado, por lo que respecta al reconocimiento de sus certificaciones.

No obstante, el sector seguros se muestra contrario a que se impongan obligaciones vinculantes a los aseguradores a este respecto, al considerarlo desproporcionado.

Las opciones que se plantearon, además de la de mantener la Directiva sin modificar, fueron:

- Aprobar una recomendación dirigida a los Estados miembros sobre el tratamiento de las certificaciones de antecedentes siniestros.
- Armonizar únicamente el modelo de dichas certificaciones.
- Imponer además de la armonización, una obligación a los aseguradores de



no discriminación frente a las certificaciones de antecedentes siniestrales expedidas por aseguradores de otros Estados miembros y una obligación de transparencia respecto al uso de la certificación.

La opción elegida es esta última y se encuentra con el rechazo de la asociación *Insurance Europe* que considera que los problemas son anecdóticos y esta regulación no respetaría el criterio comercial de las aseguradoras. El artículo 16 de la Directiva 2009/103/CE es el que resultaría modificado en la propuesta de cambio de la mencionada Directiva.

Preocupan al sector asegurador los aspectos relativos a los certificados de antecedentes de siniestralidad, en el sentido de que se imponga la obligación a las aseguradoras de tener en cuenta los mismos en el momento de la tarificación de las primas, cuando en realidad esta información es sólo una de las múltiples variables que se pueden tener en cuenta, llegando incluso en algunos casos a no ser tenida ni en cuenta. El sector considera que debería ser una materia que quede a la libertad de mercado y dentro del ámbito de la política de suscripción de cada aseguradora.

Las enmiendas presentadas por el Parlamento Europeo dejan claramente en el ámbito voluntario de las entidades el tener en cuenta la certificación de los antecedentes siniestrales para la determinación de la prima, y sólo en este caso, estarán obligadas a publicar las políticas de tarificación en relación a su uso. Sería necesario asimismo homogeneizar el concepto de antecedentes siniestrales ya que actualmente los criterios son dispares según cada Estado miembro y después alcanzar un consenso sobre el tipo de información y sistema de comunicación, a modo de «certificación unificada» con el fin de que cada aseguradora decida su uso comercial, en función de sus criterios siniestrales y de la normativa del Estado miembro. Asimismo, y respecto al contenido y forma del certificado de antecedentes siniestrales antes de adoptar mediante acto delegado el formato, se deberá consultar a todas las partes interesadas.

Como reflexión final sobre este bloque del trabajo y una vez expuestos los principales cambios de la propuesta de la Directiva, se observa que las medidas relativas al Fondo de Garantía e Insolvencias, las cuantías de indemnización y el control de vehículos sin seguro han sido aceptadas tanto por los grupos de interés como valoradas positivamente en el informe de la asociación *Insurance Europe*. Son las medidas del ámbito de aplicación y los antecedentes siniestrales las



Directiva del seguro de automóviles (*Motor Insurance Directive, MID*)

que suscitan mayor rechazo de los sectores afectados y especialmente de grupos como *Insurance Europe*.

Por último, señalar que hay distintas enmiendas en el Parlamento Europeo que afectan a la responsabilidad civil y que no tienen ninguna relación con la propuesta de modificación de la Directiva, como son el establecimiento de un periodo de prescripción mínimo de cuatro años, o la imputación inicial de la responsabilidad al remolque cuando en el accidente esté implicado un conjunto formado por un vehículo tractor y un remolque, y el vehículo tractor no pueda ser identificado. Otro aspecto que no se considera oportuno es el establecimiento de un comparador de precios del seguro del automóvil, aspecto que ya se encuentra regulado en las Directiva de distribución.





NUEVOS VEHÍCULOS Y FORMAS DE TRANSPORTE: RETOS QUE CONLLEVAN PARA EL SECTOR ASEGURADOR

La irrupción en el mercado de nuevos tipos de vehículos supone un desafío para el sector asegurador automovilístico. Los vehículos conectados permiten disponer de información continua sobre el estado y situación del medio de transporte, favoreciendo su localización (también para el control de los vehículos sin seguro). Esta información permite además tener en cuenta nuevos factores de riesgo, para los que se demuestra una relación directa con la siniestralidad. Es el caso, por ejemplo, del porcentaje de kilómetros conducidos con exceso de velocidad, o el porcentaje de kilómetros recorridos en zona urbana, entre otros, así como aquellos relacionados directamente con la forma de conducción de los conductores asegurados (Ayuso et al., 2018; Guillen et al., 2018). Todo ello supone una auténtica revolución en el ámbito automovilístico que ve como a los factores tradicionales de riesgo pueden añadirse nuevos factores relacionados directamente con el comportamiento del conductor. Junto a los vehículos conectados, los vehículos autónomos suponen también un cambio de paradigma en el seguro tradicional, dado que el conductor pasa a ser sustituido total o parcialmente por el propio automóvil a la hora de manejar el vehículo. Resulta necesario, por tanto, evaluar todos aquellos aspectos, normativos y técnicos, que el seguro tradicional ha asociado directamente al conductor (responsabilidad civil, factores de tarificación,...) y que ahora pueden estar relacionados con terceras partes (fabricantes automovilísticos y otros).

Junto a los vehículos conectados y los vehículos autónomos existe también otro tipo de vehículos que han irrumpido con fuerza en los últimos años y sobre los que no existe una regulación consensuada, con la inseguridad que ello genera de cara a la cobertura que las víctimas puedan recibir en caso de producirse un accidente, y la delimitación de las responsabilidades. Nos referimos a los vehículos de movilidad personal, más conocidos por sus siglas VMP, y de su elevada



penetración en los sistemas de movilidad urbana, y es que según estimaciones de la AUVMP⁵, actualmente circulan por las ciudades españolas más de 20.000 VMP (Fundación Mapfre, 2019). Entre ellos, *segways*, patinetes eléctricos y *hoverboards* son solo algunos ejemplos.

Finalmente, nuevas formas de desplazamiento centradas en la movilidad compartida han generado fuentes de incertidumbre en el ámbito asegurador, tanto desde el punto de vista de la fijación de coberturas, temporales como de uso de los vehículos, como de la siniestralidad derivada.

Las cuestiones que se plantearon en el debate fueron:

- **¿Qué posibilidades se abren para el seguro del automóvil desde la óptica de la telemetría?**
- **¿Qué posición toma la normativa europea respecto a la protección de los datos personales?**
- **¿Cuáles son los nuevos factores de riesgo que pueden incluirse en una póliza telemática?**
- **¿Cuáles pueden ser los principales efectos en la fijación de coberturas y en la delimitación de responsabilidades en la conducción de vehículos autónomos y de los nuevos sistemas de movilidad personal (VMP)?**
- **¿Qué indica la actual legislación española respecto a la aplicación del Seguro Obligatorio del Automóvil a los VMP?**
- **¿Qué principios se señalan como necesarios por el sector asegurador para plantear el aseguramiento de este tipo de vehículos?**
- **¿Cómo está afectando la utilización de vehículos de forma compartida a través de plataformas tecnológicas a la delimitación de las coberturas propias del Seguro Obligatorio del Automóvil?**

⁵ Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal.



3.1. Vehículos conectados

Los sistemas de posicionamiento global, más conocidos por sus siglas en inglés GPS⁶, y su incorporación en los vehículos, ha supuesto un claro avance en el ámbito de la seguridad vial y del seguro del automóvil. Si a estos sistemas de geolocalización añadimos la incorporación de sensores de movimiento (acelerómetros), proporcionando información sobre aceleraciones, frenadas y existencia de impactos, de *software* específico encargado de procesar la información antes de transmitirla, y de tarjetas SIM que permiten la conectividad y la transmisión de información, damos entrada en el mercado asegurador a la telemetría, abriéndose la posibilidad de disponer de información no solo de la posición del vehículo en un momento del tiempo, sino también, de cuándo, cuánto y cómo ese vehículo es conducido. Se abre la entrada en el mercado asegurador de los denominados seguros PAYD (*pay as you drive*, paga según conduces) y de los seguros UBI (*usage based insurance*, seguros basados en el uso) que incorporan factores propios de la exposición al riesgo.

El diseño de pólizas de automóviles que tengan en cuenta la conectividad de los vehículos se enfoca fundamentalmente bajo una triple perspectiva: i) el diseño de pólizas telemáticas basadas en nuevos servicios para los asegurados; ii) el diseño de pólizas telemáticas que incorporen nuevos factores de riesgo de los conductores, aquellos generados en base a la nueva información que ahora podría estar disponible; iii) una combinación de las dos anteriores.

El diseño de pólizas telemáticas basadas en los servicios ha recibido una aceptación generalizada por parte del sector asegurador (Rubio, 2016). De hecho, en el Reglamento 2015/758 del Parlamento Europeo y del Consejo, aprobado el 29 de abril del 2015, se estipularon los requisitos para el despliegue del sistema *eCall*, señalando el 31 de marzo del 2018 como la fecha en la que tanto coches como furgonetas salen de fábrica con un sistema automático de llamada de emergencia en caso de accidente grave. La ampliación de dicho servicio, mediante dispositivos implementados en los vehículos por las propias compañías que se activen en otras situaciones (accidentes leves o menos graves, geolocalización en caso de avería, localización del vehículo en caso de robo, entre otros) forma parte de las políticas emprendidas por diferentes compañías en nuestro mercado asegurador.

⁶ *Global Positioning Systems.*



En cualquiera de los casos la normativa europea ha sido muy cuidadosa con la protección de los datos personales. Así, en el caso del *eCall* se establece que la llamada automática nunca facilitará a terceros datos sin consentimiento explícito de los interesados, facilitando únicamente la información básica para que los servicios de emergencia puedan actuar. La autorización de los interesados para ampliar las posibilidades que la telemetría puede ofrecer en el ámbito de los servicios se constituye por tanto en una premisa fundamental, también para el diseño de pólizas basada en el uso y de pólizas basadas en los hábitos de conducción.

Los nuevos factores de riesgo que pueden incluirse en una póliza telemática se relacionan fundamentalmente con el número de kilómetros recorridos en un periodo de tiempo, con la zona habitual de circulación (porcentaje de kilómetros recorridos por ejemplo en carretera y en zona urbana), con la franja horaria de conducción (porcentaje de kilómetros recorridos por ejemplo por la mañana o por la noche), porcentaje de kilómetros recorridos con exceso de velocidad o registro de aceleraciones y desaceleraciones bruscas entre otros conceptos. Como se demuestra en trabajos recientes (Ferreira y Minikel, 2013; Lemaire et al., 2016; Ayuso et al., 2018; Guillen et al., 2018) la inclusión de estos factores mejora significativamente la predicción de la siniestralidad en automóviles y la generación de perfiles de riesgo a tener en cuenta en el diseño de las tarifas. Las compañías son plenamente conscientes de ello aludiendo a la gran competitividad en primas que existe actualmente en nuestro país, con precios bajos, como razón fundamental a la hora de justificar el freno que parece existir a su desarrollo en España. De hecho, se constata que un aumento en primas derivaría probablemente en un aumento de la distribución de este tipo de seguros, sobre todo, por las ventajas que ofrecen en la definición de los perfiles de riesgo tradicionales (por ejemplo, diferenciando dentro de los conductores más jóvenes, entre buenos y malos conductores).

Desde la industria aseguradora europea se reclama una normativa clara y precisa para que las entidades aseguradoras y los distintos prestadores de servicios puedan acceder directamente a los datos del vehículo sin que tengan que utilizar servidores externos, respetando la normativa europea de protección de datos personales. Ello permitirá una mejora de la innovación y un desarrollo de servicios más adaptados a las necesidades de los clientes.



3.2. Vehículos autónomos

Hablar de vehículos autónomos supone hablar de vehículos que de manera parcial o total facilitan la conducción del vehículo (Domenech, 2017). Teniendo en cuenta la Instrucción 15/V-113 de la Dirección General de Tráfico en España diferenciamos hasta cinco niveles diferentes de automatización. En el nivel 0 «sin automatización» el conductor realiza continuamente todas las tareas asociadas a la conducción. En el nivel 1 «conducción asistida» el sistema de ayuda a la conducción desarrolla una tarea específica, normalmente utilizando la información del entorno del vehículo, pero el conductor desarrolla el resto de tareas. Desde el nivel 2 «conducción parcialmente automatizada» hasta el nivel 4 «conducción altamente automatizada» el sistema de conducción automatizada va sustituyendo al conductor de forma cada vez más acentuada, incluso si este último no responde adecuadamente a las intervenciones que el sistema le pide. En el máximo nivel, nivel 5 «conducción plenamente automatizada» es el sistema de conducción automatizada quien desarrolla todas las tareas bajo todas las circunstancias de la vía y ambientales.

No cabe duda que, ante este abanico de posibilidades, uno de los aspectos más relevantes a tratar se centra en la delimitación de responsabilidades cuando se produzca un accidente. Los sistemas de responsabilidad del uso del automóvil deben orientarse principalmente a la protección de la víctima, por lo que se considera que en el momento actual la Directiva del seguro del automóvil y la Directiva de responsabilidad de productos defectuosos son suficientes. No obstante, según se desarrolle la tecnología de sistemas de ayuda a la conducción hasta alcanzar la total autonomía del vehículo, podría ser conveniente revisar de nuevo si ambas directivas cumplen con su cometido. Para ello, tanto en el texto de la Comisión como en las enmiendas del Parlamento Europeo se ha incorporado un precepto para que la Directiva sea revisada en un período entre 5 y 7 años.

También sería conveniente que, en la cadena de intervinientes en la fabricación de los vehículos autónomos, se establecieran seguros obligatorios con sumas aseguradas suficientes. Ello implicaría que aunque el SOA del propietario respondiera frente a la víctima, la aseguradora del vehículo, siempre que procediese, podría resarcirse del responsable del fallo del vehículo. Esto sería posible si los intervinientes en la fabricación de los vehículo suscribieran una póliza de Responsabilidad Civil (RC) de manera obligatoria.



En cualquiera de los casos, en el momento actual, parece difícil contemplar una evolución del seguro obligatorio del automóvil hacia una responsabilidad exclusivamente tecnológica o de fabricación; entre otros motivos porque parece complicado ver a las víctimas planteando reclamaciones contra los fabricantes de vehículos en pro de una justa y necesaria indemnización. Podría pensarse en una actuación más dirigida hacia una objetivación más estricta de la culpa y en favor del supuesto conductor potencial del vehículo, y por defecto, sobre el titular del mismo (para el caso de vehículos estacionados y/o fuera de la circulación). Todo ello, mientras exista la posibilidad técnica de alternar/modificar el «modo autónomo» (tanto si se trata de una automatización media como completa), con el «modo manual» tradicional.

Lógicamente esto no impediría (como ya ocurre ahora actualmente), que la aseguradora del vehículo causante del siniestro pudiera reclamar contra el fabricante del vehículo y dentro del marco de la subrogación de derechos del Art. 43 de la Ley de Contrato de Seguro. Si el vehículo llega a ser «plenamente autónomo» entonces sí que estaríamos hablando de «otra cosa» y resultaría jurídicamente imposible imputar responsabilidad alguna al supuesto conductor potencial del vehículo; entre otros motivos, porque ya habría dejado de ser «potencial conductor», para pasar a ser «exclusivamente pasajero»⁷.

3.3. Nuevos vehículos de movilidad personal (VMP)

Los nuevos sistemas de movilidad personal se diseñan bajo el criterio de permitir desplazamientos rápidos, prácticos y económicos (Fundación Mapfre, 2019). La clasificación es exhaustiva y complementa a la tradicional, básicamente asociada a vehículos a dos ruedas como las bicicletas, y más recientemente las bicicletas eléctricas. Desde que a finales del siglo XX apareció el primer patinete con motor, y tras el gran despegue de las bicicletas eléctricas aproximadamente a mediados de la primera década del siglo actual, nuevos vehículos como el *segway*, el *solowheel*, el *hoverboard*, el *mini-segway* y los patinetes eléctricos han irrumpido con fuerza en los desplazamientos, sobre todo en núcleos urbanos. Sin duda, los últimos 5 años han puesto de manifiesto la relevancia y frecuencia

⁷ De hecho, podría ocurrir que no fuese necesario que el «potencial conductor» se sentara delante y cerca de los mandos del vehículo; podría sentarse perfectamente detrás y con el resto de ocupantes. Es más, incluso podría ocurrir que no hubiera mandos en el vehículo.



Nuevos vehículos y formas de transporte: retos para el sector asegurador

de uso de estos nuevos vehículos, hasta el punto que en 2016 la Dirección General de Tráfico publicó la *Instrucción 16/V-124 sobre Vehículos de Movilidad Personal (en adelante VMP)* y en 2018 la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados aprobó una proposición no de ley sobre los mismos. No obstante, su marco regulador cae dentro de ordenanzas municipales⁸, observándose una falta de homogeneidad en la fijación de criterios en diferentes zonas geográficas de nuestro país, que dificulta la aplicación de los mismos criterios normativos a las víctimas que puedan producirse.

Los VMP disponen de motores eléctricos que les proporcionan autonomía⁹ y velocidad¹⁰. Además suelen ser ligeros, cómodos y fáciles de usar y transportar. No pagan impuestos, y su consumo es muy inferior al de otros vehículos. Por ello, muchos usuarios también los prefieren desde un punto de vista económico. Todas estas características justifican su uso cada vez más frecuente.

La Dirección General de Tráfico define los VMP como «vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que por su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico. Los Ayuntamientos establecerán limitaciones a la circulación en las vías urbanas, dependiendo, de la velocidad máxima por construcción, masa, capacidad, servicio u otros criterios que se consideren relevantes». No son asimilables a la figura de peatón y no son catalogables como vehículos de motor, no requiriendo autorización administrativa para circular, no exigiendo a los usuarios permiso o licencia para su conducción, y no siendo obligatorio el aseguramiento de los mismos, lo que hasta la fecha impide la atribución y exigencia de responsabilidades por los daños que con ellos se puedan ocasionar. De hecho, la regulación de la edad mínima para circular con ellos solo aparece en algunas zonas geográficas (normalmente, 16 años), al igual que la documentación con la que hay que circular, el uso de casco, o el uso de otros dispositivos como luces, timbre homologado y elementos reflectantes. Sin embargo, la falta de regulación no solo es propia de nuestro mercado; es una debilidad que se produce también a nivel internacional. De hecho, faltan registros tanto a nivel nacional como internacional sobre el parque de este tipo de vehículos, y sobre la siniestralidad que han generado.

⁸ A modo de ejemplo, en Barcelona se regulan en 2017; en Madrid y otras ciudades en 2018.

⁹ Habitualmente, unos 20 kms sin recargar batería.

¹⁰ Entre 25-30 kms/hora.



Según el texto del proyecto de modificación de la Directiva del seguro del automóvil, aprobado el 13 de febrero de 2019 por el Pleno del Parlamento Europeo, quedan dentro de su ámbito sólo los vehículos que estén sujetos a los reglamentos de homologación de vehículos de la UE y, por tanto, estarían excluidos, los vehículos no homologados, es decir, los vehículos de movilidad personal (como bicicletas eléctricas y los *segways*), dejando en este último caso a la decisión de los Estados miembros (EM) la determinación de si los mismos deben ser objeto de seguros obligatorios de responsabilidad civil.

Esta situación se corresponde con la actual legislación española, ya que el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, establece que 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.

Actualmente la posición tanto de *Insurance Europe* como de UNESPA es considerar que este tipo de vehículos deben quedar expresamente al margen de la Directiva del seguro del automóvil, y ésta será la posición que se seguirá apoyando en el transcurso de la tramitación de la Directiva. Para el aseguramiento de estos vehículos debería establecerse una regulación única a nivel nacional, que estableciese unos principios básicos para evitar la disparidad existente en la regulación de esta materia por las diversas ordenanzas municipales. Este aseguramiento debería ser enmarcado dentro del ramo de RC General (no autos) y estaría circunscrito a la movilidad personal de estos vehículos¹¹. No obstante, para su aseguramiento será necesaria e imprescindible la identificación individual de este tipo de sistemas de movilidad, por ejemplo, mediante el uso de un código QR.

Las sumas aseguradas deberían vincularse al riesgo y, por tanto, deberían esta-

¹¹ Se podría plantear la posibilidad de que el objeto del seguro fuese el usuario/titular de estos vehículos y no los VMP propiamente dichos. No obstante, se descarta esta opción por la dificultad que tendría identificar el seguro que cubriría los daños en caso de accidente.



blecerse unos límites proporcionales al riesgo asegurado. Hay que recordar que debería aplicarse un criterio de proporcionalidad, ya que cabe esperar que la frecuencia de daños de este tipo de vehículos sea claramente diferente de la que ocasiona la circulación de vehículos. En cualquier caso, puede criticarse que la existencia de capitales asegurados muy por debajo de los del SOA pudiera producir dos tipos de víctimas en cuanto a las indemnizaciones: víctimas causadas por un vehículo bajo la cobertura del SOA con indemnizaciones elevadas y víctimas causadas por un vehículo eléctrico bajo la cobertura del seguro voluntario con capitales muy inferiores.

Actualmente la Dirección General de Tráfico se encuentra trabajando en un nuevo Real Decreto sobre medidas urbanas de tráfico teniendo en cuenta que, «especialmente en el ámbito urbano, el vehículo a motor ya no es el protagonista, y ha dado paso a un uso compartido de la vía, donde motocicletas, bicicletas, vehículos de movilidad personal y peatones cobran cada vez más importancia». La modificación que se está llevando a cabo recoge entre sus objetivos fundamentales la mejora de la seguridad vial en las zonas urbanas; por un lado, reduciendo la velocidad genérica en ciudad, y por otro, regulando a través del reglamento general de vehículos y del reglamento general de circulación, los requisitos y condiciones de los vehículos de movilidad personal. En este sentido UNESPA ha emitido un conjunto de observaciones en las que pone de relieve la necesidad de disponer de una normativa unificada que marque unas líneas básicas que deberían respetar las ordenanzas municipales, que fueran dictadas por los distintos ayuntamientos para regular esta materia.

Asimismo, también se ha puesto de manifiesto la necesidad de mencionar específicamente que los VMP que superen los 25 km/h deberían quedar equiparados a la regulación de los ciclomotores, en cuanto a la exigencia de obtención de autorización administrativa y de contratación de un SOA, tal como se hace en la actual regulación, en la cual, los ciclos de pedaleo asistido que superen dicha velocidad tienen la consideración de vehículos a motor a estos efectos.

Respecto a la pregunta de cómo debería actuarse con los mismos vehículos pero sin motor eléctrico (bicicletas con pedales, patinetes clásicos, etc.), o con velocidad inferior a la comentada en los párrafos anteriores, la respuesta se centra en seguir utilizando los seguros privados y del hogar como hasta ahora, fuera de la reglamentación excepcional propuesta.



3.4. Transporte compartido

Europa y todos los países desarrollados están experimentando una creciente popularidad de la movilidad compartida, lo que significa que varios usuarios (entre los cuáles no tiene por qué existir un vínculo previo) se asocian para realizar un trayecto junto. Según un informe de McKinsey, hasta 2030 aproximadamente, un tercio del aumento esperado en las ventas de vehículos probablemente no suceda debido a la movilidad compartida. No obstante, el fenómeno de la movilidad compartida no es del todo malo para la industria automovilística, especialmente si los fabricantes de automóviles, los proveedores y los demás actores de la movilidad toman medidas, ahora, para posicionarse para ello.

Si bien la movilidad compartida probablemente se desarrolle al mismo ritmo o incluso antes que los vehículos autónomos, afectará a los seguros de diferentes maneras a medida que cambie la propiedad de los automóviles. Los automóviles se desgastarán más rápido con un uso más frecuente. Las aseguradoras deberán adaptarse para cubrir a múltiples conductores que pueden no estar en la misma casa o familia y que no siempre pueden conducir el mismo vehículo. Como resultado, es probable que la cobertura se centre más en los hábitos de conducción con un seguro basado en el uso (*pay how you drive*) o bien lo haga en el pago por kilómetro (*pay as you drive*). Compañías como MetroMile ya están usando este modelo, y es previsible que crezcan en popularidad como lo hace el uso compartido de automóviles.

No obstante, y fruto de las nuevas prácticas de mercado, como puede ser la utilización de vehículos de forma compartida a través de plataformas tecnológicas, se han detectado por la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones (DGSFP) una serie de prácticas en la oferta de seguros obligatorios de responsabilidad civil del automóvil que no se ajustan a la legalidad.

En esta línea de actuación, y según lo dispuesto en el artículo 111.2 de la Ley 20/2015 de Ordenación, Supervisión y Solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras (LOSSP), se ha publicado en la web de la DGSFP a principios de 2019 una Guía técnica relativa a determinadas cláusulas del seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos a motor. Dicha Guía responde a la necesidad de garantizar la protección de los terceros perjudicados, de tal forma que el SOA se ajuste a lo establecido legal y reglamentariamente, y que no se produzcan ciertas prácticas detectadas en el mercado, que consisten en ofrecer este seguro



obligatorio con ciertas delimitaciones contractuales que limitan la cobertura legal y reglamentaria. No obstante, ello no significa que no sean válidas ciertas modalidades de seguros voluntarios de responsabilidad civil que pretenden cubrir los daños derivados de accidentes que no tengan la calificación de hechos de la circulación. Asimismo, la prohibición de poder establecer limitaciones a la cobertura temporal del SOA no implica que no se puedan suscribir contratos con una delimitación temporal de cobertura distinta a la anual.

Así, no se pueden incluir en las pólizas ciertas cláusulas que limitan la cobertura del SOA a determinados usos del vehículo (pólizas de concesionarios, usos comerciales, profesionales —por ejemplo, vehículos de mensajería—, ...) ya que según el art. 2 del Reglamento del SOA la cobertura de este seguro se refiere a «hechos de la circulación» de carácter genérico, sin poder incluir restricciones de ningún tipo.

Por otra parte, según el art. 2 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (LRCSCVM), la cobertura del SOA debe ser permanente, no pudiendo existir intervalos de tiempo en los que el vehículo no esté asegurado. Por ello, no serían válidas las cláusulas que limiten la cobertura a determinadas franjas horarias (por ejemplo, cuando se desarrolla una determinada actividad comercial o profesional).

Por último, por lo que se refiere al ámbito territorial, según el art. 4 LRCSCVM, la cobertura del SOA es para todo el territorio del Espacio Económico Europeo y de los Estados adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de los EM, sin poder establecer limitaciones a la misma.

Por todo ello, las limitaciones temporales, territoriales y de uso no se ajustan a lo dispuesto en la LRCSCVM y en el Reglamento SOA, siendo inoponibles dichas cláusulas frente a terceros perjudicados.





PRINCIPALES CONCLUSIONES

Aunque es complejo sintetizar en breves palabras el resultado del debate, las conclusiones alcanzadas dan respuesta a las cuestiones planteadas a los expertos.

Desde la óptica de la telemetría se abren grandes posibilidades para el seguro del automóvil, siendo el reto más importante el premiar los aspectos preventivos a los de invasión de la privacidad. Va a ser imprescindible enmarcar los avances tecnológicos al respeto estricto a la normativa europea de protección de datos personales, lo que permitirá una mejora de la innovación y un desarrollo de los servicios que presta el sector de los seguros más adaptados a las necesidades de los clientes.

En la fijación de coberturas y la delimitación de responsabilidades en la conducción de vehículos autónomos parece que no preocupe una evolución del Seguro Obligatorio del Automóvil hacia una responsabilidad exclusivamente tecnológica o de fabricación, pero se prevé que la Directiva Europea se revise en el medio plazo para incorporar modificaciones si el mercado así lo necesitara.

Ante los nuevos sistemas de movilidad personal (VMP) no preocupa excesivamente su eclosión e impacto en el sector. Cabe considerar que este tipo de vehículos deben quedar expresamente al margen de la Directiva del seguro del automóvil. Para el aseguramiento de estos vehículos debería establecerse una regulación única a nivel nacional, que estableciese unos principios básicos para evitar la disparidad existente en la regulación de esta materia por las diversas ordenanzas municipales. Además, deberá prevalecer un principio de proporcionalidad a la hora de asegurar vehículos que por sus características físicas no parecen requerir coberturas de riesgo del tamaño y magnitud de un vehículo tradicional. Este aseguramiento debería ser enmarcado dentro del ramo de RC General (no autos) y estaría circunscrito a la movilidad personal de estos vehículos.



La utilización de vehículos de forma compartida a través de plataformas tecnológicas ha dado lugar a la delimitación de nuevas coberturas del Seguro Obligatorio del Automóvil. Se ha reaccionado con rapidez impidiendo que se establezcan determinadas cláusulas sobre restricciones de cobertura a determinados usos o circunstancias temporales, de tal forma, que no se desvirtúe la universalidad de las coberturas propias. Por todo ello, las limitaciones temporales, territoriales y de uso no se ajustan a lo dispuesto en la LRCSCVM y en el Reglamento SOA, siendo inoponibles dichas cláusulas frente a terceros perjudicados.

La modificación de la Directiva Europea supone un avance en la armonización de todos los Estados miembros respecto a la obligatoriedad de asegurar el riesgo que conlleva la circulación de vehículos a motor. Aunque todavía no hay acuerdos en todas las materias, sí hay unanimidad en la necesidad de lograr que todos los vehículos tengan seguro obligatorio y que se garantice que las víctimas, independientemente de su lugar de residencia y de allá donde tuvieren el siniestro, así como de las circunstancias de quien fuere el responsable de indemnizarlas, reciban la compensación derivada de un accidente de circulación.



RELACIÓN DE ASISTENTES

Fernando Alarcón

*Director de Asesoría Jurídica de Automóvil
MUTUA MADRILEÑA*

Mercedes Ayuso Gutiérrez

Catedrática de Estadística Actuarial Universidad de Barcelona

Cristina Casado Quintana

Responsable Técnico-legal Seguros Generales UNESPA

Marian de José

Directora de Grandes Siniestros AXA SEGUROS GENERALES

Inmaculada Domínguez

Profesora de Economía Financiera UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

Jorge Fernández Santín

Director Motor and Personal Lines GENERALI

Pablo Gil Sáez

Director de Automóvil MUTUA MADRILEÑA

David Iglesia

Director Asesoría Jurídica REALE

Alfredo Jiménez

Director de Análisis y Estudios FEF

Manuel Mascaraque

Director del Área de Seguros Generales UNESPA

Francisco Olmedo

Director de Autos AXA SEGUROS GENERALES

Jorge Ortega

Responsable de estudios e investigación, del Área de prevención y seguridad vial de Fundación MAPFRE

Oscar Pozo Godino

Director Área Técnica de Autos Dirección de Autos REALE

Eduard Rebull

Oficina Coordinación Centro Tramitación Siniestros ALLIANZ

Raquel Sánchez Candela

Técnico del Área Seguros Generales UNESPA





BIBLIOGRAFÍA

- Ayuso, M., Guillen, M., Nielsen, J.P. (2018). Improving automobile insurance rate-making using telematics: incorporating mileage and driver behaviour data. *Transportation*, <https://doi.org/10.1007/s11116-018-9890-7>
- Domenech, I. (2017). El seguro del automóvil para vehículos sostenibles, autónomos y conectados. *Cuadernos de Dirección Aseguradora*, 210, Máster en Dirección de Entidades Aseguradoras y Financieras, Universidad de Barcelona.
- Ferreira, J., Minikel, E. (2013). Measuring per mile risk for Pay-As-You-Drive auto insurance. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2297 (10), 97-103.
- Fundación Mapfre (2019). *Nuevos sistemas de movilidad personal y sus problemas asociados a la Seguridad Vial*. En colaboración con Asociación Española de la Carretera y Nielsen. Madrid.
- Guillen, M., Nielsen, J.P., Ayuso, M., Pérez-Marín, A.M. (2018). The use of telematics devices to improve automobile insurance rates. *Risk Analysis*, <https://doi.org/10.1111/risa.13172>
- Lemaire, J., Park, S.C., Wang, K.C. (2016). The use of annual mileage as a rating variable. *ASTIN Bulletin* 46 (1), 39-69.
- Rubio de la Torre, D. (2016). Telematics y el seguro del automóvil: una nueva póliza basada en los servicios. *Cuadernos de Dirección Aseguradora*, 202, Máster en Dirección de Entidades Aseguradoras y Financieras, Universidad de Barcelona.





FOROS DE DEBATE – DOCUMENTOS DE TRABAJO DE LA FUNDACIÓN DE ESTUDIOS FINANCIEROS

- Nº 1. Informe sobre el mercado hipotecario español. Febrero 2013.
- Nº 2. Las reformas como clave para impulsar la confianza y el crecimiento. Marzo 2013.
- Nº 3. Las finanzas públicas españolas en el inicio del siglo XXI: Los efectos de la crisis financiera de 2007. Julio 2013.
- Nº 4. La economía sumergida en España. Julio 2013.
- Nº 5. Las finanzas públicas españolas y los efectos de la crisis financiera. Homenaje a David Taguas. Septiembre 2014.
- Nº 6. Competitividad, eje de una expansión sostenida. Octubre 2014.
- Nº 7. El futuro de la Gestión de Activos. Noviembre 2014.
- Nº 8. Impacto económico de los cambio normativos en los seguros (LOSSEAR ROSSEAR y Baremo). Diciembre 2015.
- Nº 9. El cambio del modelo de negocio de la banca. Junio 2016.
- Nº 10. Ahorro, Pensiones y Seguros de Vida. Julio 2016.
- Nº 11. Debate sobre la evolución del Mercado del Petróleo y las Materias Primas. Junio 2016.
- Nº 12. El Sector Asegurador como inversor institucional y elemento estabilizador de la economía. Julio 2017.
- Nº 13. ¿Es la economía española financieramente vulnerable?. Octubre 2017.
- Nº 14. Cómo asentar y diversificar la financiación de la economía española. Febrero 2018.
- Nº 15. Sector Asegurador: impacto de las tendencias macroeconómicas y demográficas. Mayo 2018.
- Nº 16. Retos financieros pendientes de la economía española. Enero 2019.
- Nº 17. Nuevos retos del sector del automóvil. Julio 2019.





ENTIDADES PATRONO

BANCO SANTANDER, S.A.
TELEFONICA, S.A.
BANCO SABADELL
BANKIA
CLIFFORD CHANCE
FIDELITY WORLDWIDE INVESTMENT
INDITEX
KPMG
LA CAIXA
BOLSAS Y MERCADOS ESPAÑOLES
URIA & MENENDEZ
ACS
EY
FUNDACIÓN MUTUA MADRILEÑA
MIRABAUD
BAKER & MCKENZIE
DELOITTE
J&A GARRIGUES, S.L.
CECA

