



GUÍA TÉCNICA 1/2019 DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE SEGUROS Y FONDOS DE PENSIONES, RELATIVA A DETERMINADAS CLÁUSULAS DEL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DE VEHÍCULOS A MOTOR.

1. Presentación y finalidad.

El seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos a motor se regula en el 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 (en adelante, Ley) y en 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 (en adelante, Reglamento).

Una de las finalidades fundamentales de la Ley es proteger a los terceros perjudicados en un accidente de circulación, obligando al propietario del vehículo a suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad civil que asegure, en los términos delimitados por las citadas normas, la responsabilidad del conductor de vehículos a motor derivada de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.

Este seguro tiene su origen en el Decreto 632/1968, de 21 de marzo, que aprobó el texto refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor. Dicho texto refundido ha sido objeto a lo largo de su vigencia de variadas y profundas modificaciones.

Destaca dentro de estas modificaciones normativas la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los seguros privados, que incorporó al Derecho español las normas contenidas en una serie de directivas comunitarias, entre ellas, la Directiva 90/232/CEE del Consejo, 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 (Tercera Directiva del seguro de automóviles). Esta Tercera Directiva ampliaba el sistema obligatorio de cobertura en un seguro muy sensible socialmente, dada la importancia creciente de la circulación de vehículos a motor, así como de las responsabilidades derivadas de los accidentes ocasionados con su utilización.

Los seguros obligatorios de responsabilidad civil tienen por finalidad fundamental proteger a los terceros perjudicados de los daños que una determinada actividad les pueda ocasionar. La evolución regulatoria del seguro obligatorio de automóviles, por su carácter social, ha reforzado la posición jurídica del tercero perjudicado en los accidentes de circulación con el reconocimiento legal de la acción directa frente a la entidad aseguradora y con la regulación de las excepciones oponibles por la misma. La cobertura material, temporal y territorial de este contrato de seguro obligatorio está delimitada legal y reglamentariamente, evitando así que por voluntad de las partes se pueda estrechar el



ámbito de aseguramiento. De no existir esta delimitación legal y reglamentaria de cobertura, la negociación de las partes o las condiciones generales impuestas por la voluntad de la entidad aseguradora podrían llegar a limitar la cobertura al asegurado en el intento de restringir el ámbito de la acción directa del tercero perjudicado.

La presente guía nace como respuesta a prácticas recientemente detectadas, consistentes en la comercialización de contratos identificados con mayor o menor claridad como seguros obligatorios de responsabilidad civil de automóviles que incluyen ciertas delimitaciones contractuales que limitan la cobertura legal y reglamentaria; limitaciones que perjudican gravemente los derechos e intereses de los asegurados y de los terceros perjudicados. Por lo tanto, es esta situación la que justifica la publicación de esta guía técnica, que pretende informar sobre las características del seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos a motor y de su regulación legal tan específica, sobre aquellas cláusulas no ajustadas a la normativa que regula dicho seguro y que pretenden limitar el ámbito de cobertura, y sobre las consecuencias jurídicas de la incorporación de las citadas cláusulas en estas modalidades de contratos.

Lo anterior no significa que no sean válidos aquellos seguros voluntarios de responsabilidad civil relativos a supuestos que no tengan la calificación de hechos de la circulación y que, por lo tanto, no estén cubiertos por el seguro obligatorio de automóviles.

De la misma forma es necesario precisar que la prohibición de establecer limitaciones a la cobertura temporal del seguro obligatorio no viene referida a la posibilidad de establecer periodos de cobertura distintos del anual, como es el caso de la contratación de seguros obligatorios de una determinada cobertura temporal (por ejemplo, mensual, trimestral, semestral, etc...), sino que se refiere a que, dentro de un periodo de cobertura temporal, no se podrá delimitar la misma en función de intervalos o franjas horarias.

Considerando la importancia del seguro obligatorio de vehículos a motor, y en aras a reforzar la protección de los asegurados y terceros perjudicados, la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones publica esta guía en aplicación de lo dispuesto en el artículo 111.2 de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras, que dispone:

“La Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones podrá elaborar guías técnicas, dirigidas a las entidades sometidas a su supervisión, indicando los criterios, prácticas o procedimientos que considera adecuados para el cumplimiento de la normativa de supervisión. Dichas guías, que deberán hacerse públicas, podrán incluir los criterios que la propia Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones seguirá en el ejercicio de sus actividades de supervisión.”



2. Notas definitorias del seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos a motor.

2.1. Obligatoriedad de suscribir un seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor.

El artículo 2 de la Ley establece la obligatoriedad de suscribir este seguro:

“Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1”.

2.2. Cobertura temporal.

La obligatoriedad de suscribir y mantener un contrato de seguro por cada vehículo del que se sea titular, ha suscitado alguna duda sobre la permanencia en la cobertura, es decir, si el vehículo en condiciones de circular pueda no estar cubierto temporalmente.

Sobre esta cuestión se ha pronunciado el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TUE) en Sentencia de 4 de septiembre de 2018, recaída en el asunto prejudicial C-80/17, que ha dictaminado que cualquier vehículo matriculado en la Unión Europea (UE) que cuente con permiso de circulación y, por tanto, sea apto para circular, debe estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil aunque el propietario *“no tenga intención de conducirlo y haya decidido estacionarlo (permanentemente) en un terreno privado”*. De la referida sentencia se extraen por su interés los siguientes apartados:

“(…) 36. Por consiguiente, el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, redactado en términos muy generales, obliga a los Estados miembros a establecer en sus ordenamientos jurídicos internos una obligación general de aseguramiento de vehículos (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de julio de 2013, Csonka y otros, C 409/11, EU:C:2013:512, apartado 24).

37. Así, cada Estado miembro debe velar por que, sin perjuicio de las excepciones previstas en el artículo 4 de esta Directiva, todo vehículo que tenga su estacionamiento habitual en su territorio esté cubierto por un contrato suscrito con una compañía de seguros para garantizar, dentro de los límites definidos por el Derecho de la Unión, la responsabilidad civil que resulta de dicho vehículo (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de julio de 2013, Csonka y otros, C 409/11, EU:C:2013:512, apartado 28).

38. El artículo 1, punto 1, de la Primera Directiva define el concepto de «vehículo» como «todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo». Esta definición es independiente del uso que se haga o pueda hacerse del vehículo de que se trata (sentencias de 4 de septiembre de 2014, Vnuk, C 162/13, EU:C:2014:2146, apartado 38,



y de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C 514/16, EU:C:2017:908, apartado 29).”

El artículo 2 de la ley y la Sentencia de 4 de septiembre de 2018 dejan claro que la cobertura del seguro obligatorio debe tener un carácter permanente, con independencia del uso que se haga o pueda hacerse del vehículo; o lo que es lo mismo, que la obligación de tener en vigor en todo momento el seguro obligatorio del vehículo existe con independencia de la intención que tenga el propietario respecto a su utilización. Por lo tanto, las cláusulas que limitasen la cobertura a determinadas franjas horarias o a días aislados de la semana no se ajustarían a lo dispuesto en la ley, al quedar la posible responsabilidad civil que se puede generar sin asegurar en franjas horarias o días en los que se puede producir un hecho de la circulación susceptible de generar daños a terceros.

2.3. Delimitación legal de la responsabilidad civil que debe estar asegurada.

El artículo 1 de la Ley establece la responsabilidad civil que debe estar cubierta por el seguro obligatorio:

“1. El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.

En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley.”

El apartado 6 del citado artículo 1 establece que, reglamentariamente, se definirán los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación, a los efectos de esta Ley. A estos efectos, interesa destacar por su trascendencia la definición reglamentaria de hechos de la circulación que establece el artículo 2 del reglamento de desarrollo de la Ley:

“1. A los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en este Reglamento, se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por



vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.”

2.4. Ámbito territorial y límites cuantitativos del seguro obligatorio.

Por otra parte, la Ley regula en su artículo 4.1 el ámbito territorial del seguro obligatorio:

“1. El seguro obligatorio previsto en esta Ley garantizará la cobertura de la responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles con estacionamiento habitual en España, mediante el pago de una sola prima, en todo el territorio del Espacio Económico Europeo y de los Estados adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados.”

Por su parte, el apartado 2 del citado artículo 4 establece los límites cuantitativos:

“Los importes de la cobertura del seguro obligatorio serán:

- a) en los daños a las personas, 70 millones de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas.*
- b) en los daños en los bienes, 15 millones de euros por siniestro.*

Los importes anteriores se actualizarán en función del índice de precios de consumo europeo, en el mismo porcentaje que comunique la Comisión Europea para la revisión de los importes mínimos recogidos en el apartado 2 del artículo 1 de la Directiva 84/5/CEE del Consejo, 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. A estos efectos, mediante resolución de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones se dará publicidad al importe actualizado”.

Al igual que ocurre con las cláusulas que pretenden limitar la cobertura a franjas horarias o días concretos a las que se ha hecho mención en el apartado 2.2, tampoco se ajustarían a lo dispuesto en la ley aquellas otras que pretendieran limitar la cobertura, por ejemplo, al territorio nacional o a una parte del mismo o a una parte del territorio del Espacio Económico Europeo.



2.5. Ámbito material y exclusiones.

El artículo 5 de la Ley regula el ámbito material y exclusiones del contrato de seguro:

“1. La cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzará a los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente.

2. La cobertura del seguro de suscripción obligatoria tampoco alcanzará a los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas ni por los bienes de los que resulten titulares el tomador, el asegurado, el propietario o el conductor, así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores.

3. Quedan también excluidos de la cobertura de los daños personales y materiales por el seguro de suscripción obligatoria quienes sufrieran daños con motivo de la circulación del vehículo causante, si hubiera sido robado. A los efectos de esta ley, se entiende por robo la conducta tipificada como tal en el Código Penal. En los supuestos de robo será de aplicación lo dispuesto en el artículo 11.1.c).”

2.6. Inoponibilidad de la entidad aseguradora.

Finalmente, interesa destacar lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley, que regula la inoponibilidad por parte del asegurador:

“El asegurador no podrá oponer frente al perjudicado ninguna otra exclusión, pactada o no, de la cobertura distinta de las recogidas en el artículo anterior.”

En particular, no podrá hacerlo respecto de aquellas cláusulas contractuales que excluyan de la cobertura la utilización o conducción del vehículo designado en la póliza por quienes carezcan de permiso de conducir, incumplan las obligaciones legales de orden técnico relativas al estado de seguridad del vehículo o, fuera de los supuestos de robo, utilicen ilegítimamente vehículos de motor ajenos o no estén autorizados expresa o tácitamente por su propietario.

Tampoco podrá oponer aquellas cláusulas contractuales que excluyan de la cobertura del seguro al ocupante sobre la base de que éste supiera o debiera haber sabido que el conductor del vehículo se encontraba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia tóxica en el momento del accidente.

El asegurador no podrá oponer frente al perjudicado la existencia de franquicias.



No podrá el asegurador oponer frente al perjudicado, ni frente al tomador, conductor o propietario, la no utilización de la declaración amistosa de accidente.”

3. Cláusulas que limitan la cobertura: Limitaciones de uso, temporales y territoriales.

3.1. Limitaciones de uso.

Se han identificado cláusulas en los contratos de seguros obligatorios de automóviles que limitan la cobertura del seguro de responsabilidad civil a determinados usos que se haga de determinados vehículos a motor. Por ejemplo, en determinadas pólizas contratadas para sus vehículos por concesionarios o por empresas dedicadas a la venta de vehículos de ocasión, se ha limitado la cobertura de responsabilidad civil por los daños causados a los casos en los que el vehículo se esté usando en demostraciones de compra, cuando el vehículo se use dentro de las actividades propias de la empresa (tareas relativas a la reparación, inspección de ITV, mantenimiento, limpieza...), traslados del vehículo, etc.

Otro tipo de cláusulas de este tipo son las que limitan la cobertura a los supuestos de uso comercial- profesional que se hiciese del vehículo como, por ejemplo, el uso de un vehículo para actividades de mensajería y reparto comercial-profesional.

Se considera que estas limitaciones no se ajustarían a lo dispuesto en el 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, que establece la obligatoriedad de suscribir y mantener este seguro para cubrir la responsabilidad civil derivada de daños derivados de los hechos de la circulación. Así, la póliza no puede delimitar como hecho de la circulación un uso específico del vehículo, sino que debe respetar lo establecido en el artículo 2 del Reglamento de desarrollo de la Ley, en aras a proteger tanto al asegurado como al tercero perjudicado:

“1. A los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en este Reglamento, se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.”

Sobre esta cuestión se ha pronunciado el TJUE en diversas sentencias recientes. Así, en la sentencia de 4 de septiembre de 2014, dictada en el asunto prejudicial C-162/13, en su apartado 59, y en la sentencia de 28 de septiembre de 2017, dictada en el asunto prejudicial C-514/16, en su apartado 34.



Sobre la base de estos pronunciamientos queda claro que el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de “circulación de vehículos” que figura en la citada disposición no se limita a las situaciones de circulación vial, es decir, de circulación por la vía pública, sino que incluye cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual.

3.2. Limitaciones temporales.

Se han identificado cláusulas en los contratos de seguros obligatorios que limitan la cobertura del seguro de responsabilidad civil a determinadas franjas horarias (generalmente franjas horarias en las cuales se desarrolla una determinada actividad comercial o profesional).

Como se ha explicado en el punto 2.2, la cobertura del seguro obligatorio debe ser permanente, por lo que no pueden existir intervalos de tiempo en los que el vehículo no esté asegurado. Es necesario volver a recordar en este punto que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TUE), en Sentencia de 4 de septiembre de 2018, ha dictaminado que cualquier vehículo matriculado en la Unión Europea (UE) que cuente con permiso de circulación y, por tanto, sea apto para circular, debe estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil aunque el propietario *“no tenga intención de conducirlo y haya decidido estacionarlo (permanentemente) en un terreno privado”*:

Por lo tanto, las cláusulas con limitaciones temporales no se ajustarían a lo establecido en el artículo 2 del TRLRCSCVM.

3.3. Limitaciones territoriales.

Se han identificado cláusulas en los contratos de seguros obligatorios que limitan territorialmente la cobertura del seguro de responsabilidad civil. En algunas pólizas se han predispuesto cláusulas para limitar al territorio español el ámbito de cobertura. Asimismo, se han identificado cláusulas que estrechan aún más el ámbito territorial de aseguramiento mediante la limitación de la cobertura a supuestos en los que los daños se hayan ocasionado en un radio de distancia de determinados kilómetros del lugar considerado como centro de trabajo.

Estas limitaciones territoriales son contrarias a la cobertura legal que regula el artículo 4 de la Ley.



4. Conclusiones.

Primera: Las limitaciones temporales, territoriales y de uso indicadas anteriormente no se ajustan a lo dispuesto en el 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 y a su reglamento de desarrollo, perjudicando los derechos de los asegurados y de los terceros perjudicados.

Segunda: No se pueden oponer al tercero perjudicado, en ningún caso, y en el ejercicio de la acción directa contra la entidad aseguradora, las cláusulas que limitan la cobertura temporal, territorial y de uso a las que se ha hecho referencia; solamente son oponibles las cláusulas que estén expresamente previstas legal y reglamentariamente.

Tercera: La incorporación de cláusulas de limitación a la cobertura que vacíen sustancialmente frente al asegurado y tercero perjudicado la cobertura delimitada legal y reglamentariamente podrían desembocar en un incumplimiento de la obligación de asegurarse, lo que en definitiva podría determinar que se generasen las consecuencias jurídicas previstas en el artículo 3 del TRLRCSVM.

En la medida en que este tipo de contratos se comercializan como un seguro de responsabilidad civil obligatoria, la responsabilidad última de su inadecuado diseño y comercialización debe imputarse a la entidad aseguradora y no al cliente que suscribe el contrato de seguro.

Cuarta: El diseño y comercialización de contratos de seguros obligatorios que contengan limitaciones a la cobertura legal y reglamentaria podría ser considerado como infracción administrativa muy grave en virtud de lo establecido en el artículo 194.17 de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras:

“La realización de actos u operaciones que sean contrarias a las normas sobre transparencia de mercado y protección de los derechos de los usuarios en el ámbito de los seguros, siempre que por el número de afectados, la reiteración de la conducta o los efectos sobre la confianza de la clientela y la estabilidad del sistema financiero, tales incumplimientos puedan estimarse como especialmente relevantes.”