

***Notes al Reglament sobre la responsabilitat civil i l'assegurança en la circulació de vehicles de motor, aprovat pel Reial Decret 7/2001, de 12 de gener***

***Fernando Gómez Pomar i Begoña Arquillo Colet***

**Sumari**

- Cobertura dels danys dolosos de l'assegurat per l'assegurança obligatòria
- Inoposabilitat al perjudicat dels danys causats per l'embriaguesa de l'assegurat en l'assegurança obligatòria
- Sanció civil als propietaris d'un vehicle sense assegurança obligatòria
- Distribució de la indemnització entre les asseguradores dels vehicles causants del dany
- Unes altres consideracions sobre el Reglament

El Butlletí Oficial de l'Estat del dissabte, 13 de gener de 2001 (núm. 12), publica el Reial Decret 7/2001, de 12 de gener, que aprova el Reglament sobre la responsabilitat civil i l'assegurança en la circulació de vehicles de motor. El Govern, quan aprova aquesta norma, aprofita, tot i que una mica tard, l'habilitació per al desenvolupament reglamentari de la Llei sobre Responsabilitat civil i assegurança en la circulació de vehicles de motor (LRCSCVM), que li va concedir, amb molt de retard i amb una ubicació normativa sorprenent, la DF 3a de la Llei 40/1998, de l'Impost sobre la Renda de les Persones Físiques i altres Normes Tributàries (BOE núm. 295, de 10 de desembre): ni la LRCSCVM ni la Llei 30/1995, de 8 de novembre, d'Ordenació i supervisió de les assegurances privades (BOE núm. 268, de 9 de novembre) -que li va donar a la LRCSCVM el seu nom i la seva redacció vigents- no contenien cap habilitació general al Govern per al desenvolupament normatiu en aquesta matèria, només esporàdiques remissions puntuals al desenvolupament reglamentari d'alguns dels seus conceptes i aspectes.

L'objectiu principal d'aquesta nota és cridar l'atenció dels lectors i usuaris d'InDret sobre la publicació d'una norma d'una gran transcendència en el que continua essent, de lluny, el primer sector en les estadístiques de sinistralitat i en el sistema de la responsabilitat civil (vegeu a InDret [Cotxes i accidents I](#)). Pretén, a més a més, destacar aquelles disposicions del Reglament amb més incidència o capacitat de provocar sorpresa en el nostre sistema de responsabilitat extracontractual. Aquests aspectes més polèmics són els següents:

- ***Cobertura dels danys dolosos de l'assegurat per l'assegurança obligatòria***

El primer aspecte problemàtic fa referència a la cobertura dels danys dolosos per l'assegurança obligatòria de l'automòbil. Aquesta qüestió, així com els dubtes que li ha creat a la jurisprudència espanyola, ja són familiars per als lectors d'InDret (vegeu a InDret [Danys dolosos i assegurança](#)). El Reglament ha seguit amb claredat (encara que amb algun matís) la posició mantinguda per les Companyies d'assegurances durant la dècada passada: els danys causats dolosament han de quedar exclosos de la cobertura de l'assegurança de

responsabilitat civil, tot i l'art. 76 de la Llei del Contracte d'Assegurança (BOE núm. 250, de 17 d'octubre), que estableix que “[e]l perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurado para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero” i de l'art. 7 a) de la LRCSCVM que també recull un dret de regrés de l'assegurador “si el daño causado fuere debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos”. Tot i això, el Reglament no realitza aquesta exclusió de la cobertura per a qualsevol dany dolós sinó només en el cas que sigui constitutiu de “delitos dolosos contra las personas o los bienes” (art. 3.3), exclosos expressament de la definició de “hecho de la circulación” als efectes de la LRCSCVM. Atès que l'art. 7 a) de la LRCSCVM, com també l'art. 15 1 b) del Reglament, preveuen un dret de regrés de l'assegurador (i això pressuposa el pagament previ de la indemnització a la víctima de l'accident) contra el conductor, el propietari del vehicle causant i l'assegurat, en cas de causació dolosa del dany, només la interpretació conciliadora de les dues previsions permet entendre que si hi ha un delictes dolós no hi ha la cobertura de l'assegurança obligatòria (en la voluntària ja s'encarreguen les parts d'excloure-la) però sí n'hi ha (per bé que amb dret de regrés) quan el dany, tot i que sigui intencionat, no és considerat delictes pels Tribunals penals.

Aquesta exclusió de la cobertura, encara que està articulada d'una manera més correcta tècnicament que en el projecte de Reglament de març de 1999 –que inclou a la cobertura de danys en cas de fet de la circulació “salvo que medie dolo del causante” (art. 9) i preveia un dret de regrés de l'assegurador en cas de conducta dolosa si “tal circunstancia fuese conocida con posterioridad al pago de la indemnización por la aseguradora” (art. 29)- (V. Javier CAMACHO DE LOS RÍOS, “Análisis del proyecto de Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (en su versión última, de 15 de marzo de 1999, pendiente del Dictamen del Consejo de Estado)”, a *Revista Española de Seguros*, núm. 98, abril-juny 1999, pàgs. 305-355), resulta molt desafortunada per 3 tipus de raons.

- a) Primer, perquè suscita dubtes fonamentats sobre la seva adequació a la LRCSCVM, en la mesura que introdueix una reducció de la cobertura asseguradora que no està contemplada (més aviat al contrari, està implícitament rebutjada) per l'art. 7 a) del text legal esmentat.
- b) A més a més, el Reglament contradiu el Tribunal Suprem que, després de gairebé una dècada de vacil·lacions i desencerts, semblava que havia arribat, en la **STS, 2a, 23.2.2000** (Ar. 1145), a una solució assenyada i amb un bon fonament teòric i econòmic: permetre i respectar l'exclusió de la cobertura pels danys dolosos en l'assegurança voluntària de responsabilitat civil, però admetre el dret de regrés i, per tant, la cobertura enfront la víctima, en l'àmbit de l'assegurança obligatòria (per a l'exposició i fonamentació d'aquesta postura, vegeu a InDret [Danys dolosos i assegurança](#)).
- c) Per últim, el seu únic efecte apreciable és el de beneficiar el col·lectiu de conductors en lloc de les víctimes potencials de danys dolosos causats amb un vehicle de motor. Quan s'està en un àmbit d'assegurança obligatòria de responsabilitat civil, la cobertura (amb dret de regrés) dels danys dolosos no provoca efectes negatius sobre els incentius per contractar una assegurança, ni sobre els incentius per cometre o no una acció dolosa. La seva conseqüència principal és que el risc de danys dolosos executats amb un vehicle de motor per individus sense prou patrimoni per fer front a la indemnització de danys, recau sobre el col·lectiu dels conductors, que haurien de pagar primes d'assegurança (una mica) més cares. L'exclusió de cobertura, en canvi,

trasllada aquest risc sobre el col·lectiu de les víctimes potencials d'aquests danys, és a dir, sobre tots els ciutadans, almenys en els casos de danys personals.

Per als danys materials, però, potser seria defensable sostenir que un grup identificable de víctimes –els comerciants amb establiment en una planta baixa- estan en una situació millor, eventualment mitjançant una assegurança *first-party*, per absorbir el risc (el de que algú robi el seu establiment mitjançant l'expeditiu procediment d'estimar un cotxe contra l'aparador), que la població general de conductors.

- ***Inoposabilitat al perjudicat dels danys causats per l'embriaguesa de l'assegurat en l'assegurança obligatòria***

D'altra banda, el Reglament reconeix expressament per primera vegada que la Companyia asseguradora no pot oposar al perjudicat els danys causats per la conducció sota la influència de begudes alcohòliques o de drogues tòxiques, estupefaents o substàncies psicotròpiques (art. 9.4, ja en el projecte de Reglament de 1999). Amb això, es ratifica la jurisprudència en aquesta matèria i la **Sentència del Tribunal de Justícia de les Comunitats Europees 28.3.1996** (DOCE núm. 180/10, de 22 de juny).

- ***Sanció civil als propietaris d'un vehicle sense assegurança obligatòria***

Un altre aspecte destacable, encara que de menys entitat, és la nova sanció civil, afegida a les administratives i penals, que l'art. 1.3 paràgraf 2 del Reglament imposa als propietaris d'un vehicle que no haguessin contractat l'assegurança obligatòria de responsabilitat. Tots els propietaris no conductors són responsables enfront la víctima pels danys ocasionats pel conductor del vehicle quan el propietari i el conductor estan vinculats per alguna de les relacions que regulen els art. 1903 del CC i 120.5 del CP, i sempre que el propietari no pugui provar que havia actuat amb "*toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño*". En canvi, si el propietari no conductor hagués vulnerat l'obligació de contractar l'assegurança exigida només es podrà eximir de responsabilitat si prova que el vehicle li havia estat sostret. Encara que l'eficàcia dissuasiva que pugui assolir aquesta "sanció civil" (que també es contemplava en el projecte de Reglament de 1999) és opinable, el que sembla prou clar és que no té cap mena de base legal i, per tant, la seva validesa és ben dubtosa.

- ***Distribució de la indemnització entre les asseguradores dels vehicles causants del dany***

La norma de l'art. 14.2 del Reglament, que estableix els criteris legals de distribució de la indemnització entre les diferents asseguradores dels vehicles causants del dany, quan aquests són dos o més, també resulta notable.

Sense sorpreses, el criteri preferent és el de l'entitat respectiva de les culpes concurrents (el mateix que quan hi ha culpa de la víctima: art. 1.1, 4rt paràgraf de la LRCSCVM). Els criteris subsidiaris són més misteriosos. Primer, perquè divergeixen en funció del tipus de vehicle que hagués intervingut en l'accident, en concret si es tracta o no de vehicles amb remolcs o semirremolcs. Quan no ho són, el criteri de segon grau és la potència respectiva dels vehicles, i els pactes previs de les asseguradores només són un criteri de tancament. En canvi, si els

vehicles porten remolcs o semirremolcs manen els pactes previs no només davant de la potència, sinó també de les quanties de prima de risc anual de cada vehicle.

La disparitat de les solucions segons el tipus de vehicle no sembla que tingui una raó o un fonament fàcilment identificable (de fet, tant l'anterior Reglament de 1986 com el projecte de 1999 oferien un criteri uniforme, tot i que diferent en els dos: quantia de les primes en el Reglament, potència dels vehicles en el projecte). A més a més, la primacia de les solucions convencionals de les asseguradores enfront les legals no s'hauria de qüestionar mai. Finalment, com a criteri de darrer grau resulta preferible la quantia de la prima pagada, que pretén reflectir, si més no, la perillositat de l'assegurat (i no un suposat càstig al mal contractador d'assegurances, com entén CAMACHO DE LOS RÍOS), i no la simple dada de la potència del vehicle. Tot i que el Reglament no ho entén d'aquesta manera, hi ha bons conductors que condueixen cotxes potents, i automovilistes pèssims que condueixen cotxes de poca cilindrada.

- ***Unes altres consideracions sobre el Reglament***

Aquests són els aspectes més polèmics del nou Reglament, encara que també introdueix altres novetats importants: es pot destacar que converteix el Fitxer Informatiu de Vehicles Assegurats, FIVA, (art. 22-28), en un registre públic. Una darrera observació casual. El Reglament segueix fent referència a l'**annex de la LRCSCVM** (el famós barem), com si la STC 181/2000, de 29 de juny (vegeu a InDret [STC de 29/06/00, sobre el barem](#)), mai no hagués estat dictada pel Tribunal Constitucional (no és la única norma que ho fa, també trobem referències al barem en la Llei 14/2000, de 28 de desembre, de Mesures Fiscals, Administratives i de l'Ordre Social, BOE núm. 313, de 30 de desembre). És aviat per dir si és un símptoma de l'esperable passivitat del legislador en aquesta matèria.