

Anotaciones al Reglamento sobre la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto 7/2001, de 12 de enero

Fernando Gómez Pomar y Begoña Arquillo Colet

Sumario

- Cobertura de los daños dolosos del asegurado por el seguro obligatorio
- Inoponibilidad al perjudicado de los daños causados por embriaguez del asegurado en el seguro obligatorio
- Sanción civil a los propietarios de vehículo sin seguro obligatorio
- Reparto de la indemnización entre las aseguradoras de los vehículos causantes del daño
- Otras consideraciones acerca del Reglamento

El Boletín Oficial del Estado del sábado, 13 de enero de 2001 (núm. 12), publica el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. El Gobierno, al aprobar esta norma, aprovecha de forma algo tardía la habilitación para el desarrollo reglamentario de la Ley sobre Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (LRCSCVM), que le concedió, con notable retraso y sorprendente ubicación normativa, la DF 3ª de la Ley 40/1998, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y otras Normas Tributarias (BOE núm. 295, de 10 de diciembre): ni la LRCSCVM ni la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y supervisión de los seguros privados (BOE núm. 268, de 9 de noviembre) -que le dio a la primera su nombre y redacción vigentes- contenían una habilitación general al Gobierno para el desarrollo normativo en este terreno, únicamente esporádicas remisiones puntuales al desarrollo reglamentario de algunos conceptos o aspectos de la misma.

El propósito principal de esta nota es el de llamar la atención de los lectores y usuarios de InDret sobre la publicación de una norma de gran trascendencia en el que sigue siendo, de lejos, el primer sector para las estadísticas de siniestralidad y para el sistema de la responsabilidad civil (véase en InDret [Coches y accidentes I](#)). Pretende, además, advertir acerca de aquellas disposiciones del Reglamento con mayor incidencia o capacidad de provocar sorpresa en nuestro sistema de responsabilidad extracontractual. Estos aspectos más polémicos son los siguientes:

- ***Cobertura de los daños dolosos del asegurado por el seguro obligatorio***

El primer aspecto problemático se refiere a la cobertura de los daños dolosos por el seguro obligatorio de automóvil. Esta cuestión, así como las zozobras que le ha creado a la jurisprudencia española, ya resultan familiares para los lectores de InDret (véase en InDret [Daños dolosos y seguro](#)). El Reglamento se ha alineado con claridad (aunque con algún matiz) con la posición sostenida a lo largo de la pasada década por las Compañías de

seguros: los daños causados dolosamente deben quedar excluidos de la cobertura del seguro de responsabilidad civil, y ello a pesar del art. 76 de la Ley de Contrato de seguro (BOE núm. 250, de 17 de octubre), que establece 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” y del art. 7 a) de la LRCSCVM que recoge también un derecho de repetición del asegurador “si el daño causado fuere debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos”. No obstante, esta exclusión de cobertura no la realiza el Reglamento para todo daño doloso sino únicamente en el caso de que sea constitutivo de “delitos dolosos contra las personas o los bienes” (art. 3.3), expresamente excluidos de la definición de “hecho de la circulación” a los efectos de la LRCSCVM. Dado que el art. 7 a) de la LRCSCVM, así como el art. 15 1 b) del Reglamento, prevén un derecho de repetición del asegurador (lo que presupone el previo pago de la indemnización a la víctima del accidente) contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, en caso de causación dolosa del daño, la sola interpretación conciliadora de ambas previsiones es la que entiende que cuando hay delito doloso no hay cobertura del seguro obligatorio (en el voluntario ya se encargan las partes de excluirla), pero sí la hay (aunque con derecho de repetición) cuando el daño, aun intencionado, no es considerado delito por los Tribunales penales.

Esta exclusión de cobertura, si bien articulada de forma técnicamente más correcta que en el proyecto de Reglamento de marzo de 1999 –que incluía la cobertura de daños en caso de hecho de la circulación “salvo que medie dolo del causante” (art. 9) y preveía un derecho de repetición del asegurador en caso 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)”, en *Revista Española de Seguros*, núm. 98, abril-junio 1999, págs. 305-355), resulta francamente desafortunada por 3 órdenes de razones.

- a) Primero, porque suscita fundadas dudas acerca de su conformidad con la LRCSCVM, en la medida en que introduce una reducción de la cobertura aseguradora no contemplada (y, más bien al contrario, implícitamente rechazada) por el art. 7 a) del citado texto legal.
- b) Además, el Reglamento viene a desmentir al Tribunal Supremo que, tras casi una década de vacilaciones y desaciertos, parecía haber alcanzado, con la **STS, 2ª, 23.2.2000** (Ar. 1145), una solución sensata y con buen fundamento teórico y económico: permitir y respetar la exclusión de cobertura por daños dolosos en el seguro voluntario de responsabilidad civil, pero acudir al derecho de regreso y, por tanto, a la cobertura frente a la víctima, en el ámbito de un seguro obligatorio (para la exposición y fundamentación de esta postura, véase en InDret [Daños dolosos y seguro](#)).
- c) Por último, su único efecto apreciable es el de beneficiar al colectivo de conductores a costa de las potenciales víctimas de daños dolosos causados con un vehículo de motor. Cuando se está en un ámbito de seguro obligatorio de responsabilidad civil, la cobertura (acompañada del derecho de repetición) de los daños dolosos no provoca efectos negativos sobre los incentivos a contratar seguro, ni sobre los incentivos a cometer o no una acción dolosa. Su consecuencia principal es que el riesgo de daños dolosos perpetrados con un vehículo de motor por individuos sin patrimonio

suficiente para hacer frente a la indemnización de daños, recae sobre el colectivo de los conductores, que tendrían que pagar primas de seguro (algo) más caras. La exclusión de cobertura, en cambio, traslada ese riesgo sobre el colectivo de las potenciales víctimas de tales daños, esto es, sobre todos los ciudadanos, al menos en los casos de daños personales.

Para los daños materiales, por el contrario, tal vez sería defendible sostener que un grupo identificable de víctimas -los comerciantes con establecimiento en planta baja- están en mejores condiciones, eventualmente mediante un seguro *first-party*, de absorber el riesgo (el de que alguien robe su establecimiento mediante el expeditivo procedimiento de estrellar un coche contra el escaparate), que la población general de conductores.

- ***Inoponibilidad al perjudicado de los daños causados por embriaguez del asegurado en el seguro obligatorio***

Por otro lado, el Reglamento reconoce expresamente por primera vez que la Compañía aseguradora no puede oponer al perjudicado los daños causados por la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacentes o sustancias psicotrópicas (art. 9.4, ya en el proyecto de Reglamento de 1999). Con ello, ratifica la jurisprudencia en esta materia y la **Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas 28.3.1996** (DOCE núm. 180/10, de 22 de junio).

- ***Sanción civil a los propietarios de vehículo sin seguro obligatorio***

Otro aspecto llamativo, aunque de menor entidad, es la nueva sanción civil, añadida a las administrativas y penales, que el art. 1.3 párrafo 2 del Reglamento impone a los propietarios de un vehículo que no hubieran concertado el seguro obligatorio de responsabilidad. Todo propietario no conductor es responsable frente a la víctima por los daños ocasionados por el conductor del vehículo cuando propietario y conductor están vinculados por alguna de las relaciones que regulan los arts. 1903 del CC y 120.5 del CP, y siempre que el primero no pueda probar que había actuado con “toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño”. Si el propietario no conductor hubiera vulnerado la obligación de contratar el seguro exigido, en cambio, sólo podrá eximirse de responsabilidad si prueba que el vehículo le había sido sustraído. Aunque es opinable la eficacia disuasoria que pueda alcanzar esta “sanción civil” (que también se contemplaba en el proyecto de Reglamento de 1999), lo que parece claro es su carencia absoluta de base legal y, por tanto, su dudosa validez.

- ***Reparto de la indemnización entre las aseguradoras de los vehículos causantes del daño***

Notable resulta igualmente la norma del art. 14.2 del Reglamento, que establece los criterios legales de reparto de la indemnización entre los diferentes aseguradores de los vehículos causantes del daño, cuando éstos son dos o más.

Sin sorpresas, el criterio preferente es el de la entidad respectiva de las culpas concurrentes (lo mismo que cuando interviene culpa de la víctima: art. 1.1, 4º párrafo de la LRCSCVM).

Los criterios subsidiarios son más misteriosos. Primero, porque divergen en función del tipo de vehículo que se hubiera visto involucrado en el accidente, en concreto si se trata o no de vehículos con remolques o semirremolques. Cuando no lo son, el criterio de segundo grado es la respectiva potencia de los vehículos, y sólo es criterio de cierre el de los pactos previos de las aseguradoras. Si los vehículos llevan remolques o semirremolques, en cambio, mandan los pactos previos por delante no ya de la potencia, sino de las cuantías de prima de riesgo anual de cada vehículo.

La disparidad de las soluciones de acuerdo con el tipo de vehículo no parece tener una razón o fundamento fácilmente identificable (de hecho, tanto el anterior Reglamento de 1986 como el proyecto de 1999 ofrecían un criterio uniforme, si bien distinto en ambos: cuantía de las primas en el primero, potencia de los vehículos en el proyecto). Además, la primacía de las soluciones convencionales de las aseguradoras frente a las legales no debería ponerse en cuestión en ningún caso. Finalmente, como criterio de último grado resulta preferible la cuantía de la prima pagada, que pretende reflejar, mal que bien, la peligrosidad del asegurado (y no un pretendido castigo al mal contratador de seguros, como entiende CAMACHO DE LOS RÍOS), que no el simple dato de la potencia del vehículo. Aunque no lo entiende así el Reglamento, hay buenos conductores al volante de coches potentes, y pésimos automovilistas que conducen coches de escasa cilindrada.

- ***Otras consideraciones acerca del Reglamento***

Éstos son los aspectos más polémicos del nuevo Reglamento, aunque también introduce otras novedades importantes: cabe destacar que convierte el Fichero Informativo de Vehículos Asegurados, FIVA, (arts. 22-28), en un registro público. Una última observación casual. El Reglamento sigue refiriéndose al **anexo de la LRCSCVM** (el famoso baremo), como si la STC 181/2000, de 29 de junio (véase en InDret [STC de 29/06/00, sobre el baremo](#)), nunca hubiera sido dictada por el Tribunal Constitucional (no es la única norma que así lo hace, también encontramos referencias al baremo en la Ley 14/2000, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, BOE núm. 313, de 30 de diciembre). Es pronto para decir si es un síntoma de la esperable pasividad del legislador en este terreno.