

LOS SEGUROS DE FLOTAS. PECULIARIDADES Y TENDENCIAS DEL SECTOR



Juan Antonio Belón Laurín

Responsable de Siniestros de Flotas de MARCH R.S.

1.- INTRODUCCIÓN

Cuando me encargaron escribir un artículo en el que se expusieran las posibles peculiaridades del seguro de flotas de vehículos, debo reconocer que me surgieron dudas acerca de si, realmente, se dan estas supuestas especialidades o si nos hallamos ante un simple seguro de autos a gran escala. A fuerza de escuchar que, al fin y al cabo, el seguro de flotas no es más que un seguro de automóviles en masa, acaba uno por creérselo. Sin embargo, cuando se acaba el bullicio del día a día en la oficina y te sientas a pensar en ello, cuando se dedica tiempo a analizar el terreno en el que te estás moviendo, la verdad es que tomas conciencia

de los casos que han surgido a lo largo del tiempo en los que la flota que tienes asegurada en tal o cual compañía se ha enfrentado a situaciones que un vehículo particular no tiene que soportar. El día a día te hace, de una manera inconsciente, ir solventando esos expedientes aplicando la lógica, la legislación o los usos asentados en el sector asegurador sin darle más importancia; pero no te paras a pensar en lo específicos que son esos supuestos.

Haciendo un breve paréntesis -aunque sea de manera anecdótica-, quisiera detenerme un instante en lo paradójico que resulta que el seguro de flotas sea el que presente ciertas peculiaridades, el que se salga de la norma cuando históricamente, el

primer seguro de automóviles no fue pensado ni mucho menos para dar cobertura a vehículos de uso particular sino, más bien, de una flota de vehículos que tenía una actividad industrial asociada a ella. Nos remontamos a antes de la invención del primer vehículo a motor, que debemos a Karl Benz, a finales del siglo XIX. No, ni siquiera disponían de motor los vehículos que provocaron la necesidad de su aseguramiento a principios del siglo XIX. Y dicha necesidad surgió por las mismas razones por las que a mediados del siglo XX se vio la necesidad de aquilatar bien el concepto de Responsabilidad Civil de la Circulación y de hacer obligatorio su aseguramiento: la frecuencia de los accidentes.

Por aquella época, en la que la gente se movía en carruajes y landós arrastrados por caballos, la frecuencia de atropellos (provocada por el aumento de este tipo de vehículos y por una escasa o, más bien, nula legislación referente a la circulación) hizo que el prefecto de París, en el año 1921, tuviera la idea de que los cocheros, mediante la aportación de una cantidad de dinero periódicamente, soportaran un fondo común con el que hacer frente a los daños causados a terceros e, incluso, a las propias mulas que arrastraban esos vehículos. Cuatro años más tarde la idea se perfeccionó, cuando surgió la sociedad aseguradora “La Automedon” que se encargó de cubrir la RC de los cocheros. Al principio, dicho sea de paso, la opinión popular no acogió de buen grado esta decisión pues se pensaba que si los cocheros tenían cubierta su responsabilidad relajarían más aún la conducción al no tener que hacer frente a los daños a terceros con su patrimonio. Nunca llueve a gusto de todos.

Anécdotas aparte, lo cierto es que el seguro de automóviles fue evolucionando y encaminó sus pasos hacia el uso y aseguramiento de vehículos particulares, sobre todo a partir de mitad del siglo XX, al proliferar el número de propietarios particulares de ma-

nera exponencial debido al boom económico que se experimentó en toda Europa.

Así las cosas, vamos a intentar exponer esas notas de color – por llamarlas de alguna forma - que adornan (o enturbian, según se mire) el seguro de automóviles enfocado a flotas y que no carecen de importancia.

Como peculiaridad más importante – lo veremos más en detalle en el apartado siguiente -, están los problemas que surgen cuando, a raíz de un siniestro consorciable, nos encontramos con que la prima no ha sido satisfecha antes de la ocurrencia del siniestro por causas no imputables al cliente y el Consorcio de Compensación de Seguros (en adelante, CCS) se encuentra ante el dilema de tener que aceptar o rehusar el siniestro. Pero no queda ahí la cosa, sino que intentaremos dar una pincelada de otros aspectos problemáticos como el seguro flotante en la venta de vehículos de ocasión, la aplicación de cláusulas especiales, excepciones que no se producen en la contratación de seguros particulares de autos y modalidades de aseguramiento (seguro por uso, seguros discontinuos) que parecen ser el futuro (muy lejano, en algún caso) y a veces contra legem.

2.- FORMAS DE PAGO. PROBLEMÁTICA EN LOS SINIESTROS CONSORCIABLES

A diferencia de lo que ocurre cuando se contrata una póliza SOA sobre un vehículo particular -en cuyo caso o bien se paga la anualidad completa en el momento de la contratación (pago anual) o bien se paga el primer recibo y posteriormente las siguientes fracciones (pago fraccionado)- en el seguro de Flotas el pago ofrece diversas variedades que pueden –y de hecho, dan- lugar a problemas cuando nos enfrentamos a un siniestro consorciable y no podemos acreditar el pago del recibo anual o de la primera fracción antes de haber ocurrido el evento dañoso.

Hay que tener en cuenta que las flotas de vehículos, en tanto en cuanto afectan a

una actividad industrial, se encuentran sujetas a ciertas necesidades financieras que originan estas formas de pago un tanto especiales y que, a mi juicio, deberían estar contempladas en nuestra legislación como excepciones a la norma general.

De estas formas de pago, la que suele ser más habitual, es el pago anual. En el momento de contratación el asegurado abona



la prima completa al asegurador antes del inicio de la fecha de efecto de la póliza. Hasta aquí, parece que no debería haber ningún problema. Pero lo cierto es que sí lo hay. Si las flotas fueran algo estático, todo iría sobre ruedas (nunca mejor dicho). Pero la realidad es algo distinta. Al hacerse ese pago por el cien por cien de la anualidad antes del inicio de la póliza, lo que estamos haciendo es abonar la prima de toda la flota viva en el momento de la contratación. Pero las flotas, a lo largo del año, son entidades cambiantes (en mayor o menor medida todas lo son) y suelen sucederse nuevas altas y bajas en la póliza que no se regularizan normalmente hasta haber acabado el periodo de cobertura. Las bajas (originadas por siniestros tota-

les o por ventas de vehículos, por ejemplo) no originan problema alguno más allá del supuesto extorno que pueda corresponder. Pero por las nuevas altas, desde el momento en que no se regulariza la prima hasta el final de año y la prima inicialmente pagada no contemplaba este nuevo vehículo o vehículos dados de alta en la misma a mitad de año (pongo por caso), no se ha abonado nada de su correspondiente prima. Es decir, una vez iniciada la póliza, si pedimos el alta de un vehículo a la aseguradora a mitad de año, ésta no cobrará nada por la nueva matrícula hasta que se regularice a final de año o en otro plazo pactado entre aseguradora, mediador y cliente.

Otra forma es el pago trimestral, en el que se da una casuística muy parecida a la anterior. En este caso, normalmente se paga al inicio de la póliza el primer recibo y en la segunda fracción se paga el segundo recibo y se regulariza el primero. Ofrece más problemas de gestión interna pero las primas se mantienen más actualizadas y se reduce en alguna medida el riesgo de encontrarnos con un siniestro en el que la prima no esté pagada.

Hay otras modalidades, como el pago a mes vencido, etc, pero son muy pocos los casos y no merece la pena detenerse en ellos.

En cualquier caso, a todo lo anterior hay que sumar otro factor que dilata aún más el cobro efectivo de los recibos. Y es el hecho de que, al existir la figura del mediador o bróker, la aseguradora gira el recibo y lo envía al bróker (para ser exactos, el bróker se lo descarga en la mayor parte de los casos del aplicativo de la aseguradora), éste se lo hace llegar al cliente, el cliente bien paga directamente a la aseguradora o bien paga al bróker y éste liquida posteriormente a la aseguradora. Un tiempo precioso en el que si ocurre el siniestro sin estar cobrado el recibo por la aseguradora ofrecerá también problemas en la gestión del siniestro consorciado.

Porque, ¿qué dice la ley en el caso de recibos impagados cuando hay un siniestro consorciable? Para situarnos de manera clara en el marco normativo, debemos poner el foco en tres cuerpos legales.

- Por un lado, tenemos la Ley 50/80, de 8 de octubre de Contrato de Seguros (en adelante LCS), que en su Art. 15 establece que “la cobertura queda suspendida tras la finalización del “periodo de gracia” y que “la reactivación de la cobertura no tiene carácter retroactivo”.

- En segundo lugar, el Art. 6 del Reglamento de Riesgos Extraordinarios, regulado en el Real Decreto 300/2004 de 20 de febrero (en adelante Reglamento de Riesgos Extraordinarios), establece que quedan excluidos de cobertura por el CCS los daños “correspondientes a siniestros producidos antes del pago de la primera prima, o cuando la cobertura del CCS estuviera suspendida con arreglo a la Ley de Contrato de Seguro”

- Por último, la Resolución de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones de 27 de noviembre de 2006, que fue modificada posteriormente por Resolución de 12 de noviembre de 2008, y que refuerza aún más lo anterior estableciendo que:

- o Se excluyen los daños cuando, a la fecha de producción del siniestro, la primera prima no haya sido satisfecha ni tampoco cuando la cobertura está en suspenso por retraso en el pago de la prima.

- o La exclusión, además de legal es contractual pues figura en todos los contratos de seguros.

- o No es de aplicación la salvedad del primer párrafo del artículo 15 de la Ley de Contrato de Seguro; es decir, no cabe pacto en contrario en cuanto al impago de la prima y la cobertura del siniestro pues ese supuesto pacto no puede afectar al CCS, que al fin y al cabo (aunque esto es algo discutible) es un tercero ajeno a la relación contractual entre asegurado y aseguradora.

De todo lo anterior parece desprenderse que un siniestro acaecido antes del pago de la prima será rehusado por el CCS de manera automática. De hecho, este ha sido uno de los problemas con los que se ha lidiado históricamente en el negocio de Flotas (y otros ramos masivos) hasta que el CCS, en el año 2015, publicó en una circular su “CRITERIO APLICABLE A SINIESTROS DE RIESGOS EXTRAORDINARIOS EN LOS CASOS DE RETRASOS EN EL PAGO DEL RECARGO A FAVOR DEL CCS”. En dicha circular, y tras exponerse el marco legal anteriormente comentado y la problemática existente, el CCS opta, como dice en dicha circular, por una interpretación tuitiva y deja clara su intención de no hacer una “aplicación automática de la normativa aplicable” sino más bien de estudiar caso por caso “las circunstancias que concurren en el retraso del pago” así como las “pruebas y evidencias que documenten dichas circunstancias”.

El CCS, con base en lo anterior y con un espíritu conciliador, a pesar del marco normativo anteriormente enunciado (y al que podría sumarse la emisión de la carta de garantía del Art. 11 del Reglamento de Riesgos Extraordinarios) decidió para estos casos de impago de la prima en el momento del siniestro atender e indemnizar los mismos siempre que se dieran las siguientes circunstancias:

- Supuesto de renovación de la cobertura.

- o El CCS propone como medio de resolución del conflicto que se aporten comunicaciones que acrediten, entre otras cosas, la voluntad de asegurado y asegurador de renovar el contrato; valorándose en gran medida que quede acreditado que “el proceso se haya iniciado antes del comienzo del último mes de cobertura que sea anterior al conocido como mes de gracia”.

- o Así mismo, ayudará mucho que se aporte un historial de aseguramiento continuado del riesgo afectado.

- o También es de tener en cuenta que, debido a las dificultades mencionadas, se emita, dentro del mes de gracia, un recibo provisional en concepto de recargo del CCS que sea de al menos un 50% del importe liquidado en la anualidad anterior. Y lo mismo respecto del seguro y coberturas ordinarias.

- Supuesto de nueva contratación. Para que el CCS cubra el siniestro sin estar abonada la prima con anterioridad a la fecha de ocurrencia, deben darse las siguientes circunstancias:

- o Que la contratación y emisión de la póliza sean anteriores a la fecha de ocurrencia del siniestro.

- o Que en el periodo de un mes a contar desde la contratación se haya emitido y abonado un recibo provisional en los términos apuntados en el punto anterior.

- o Acreditación de la regularización de la prima antes del pago de la indemnización debida por el CCS.

Todo esto es de aplicación a siniestros desde noviembre de 2015. Aunque el marco normativo es muy claro, como hemos visto, la intención del CCS es no aplicarlo de una manera automática y sin estudio previo de cada caso. Parece lógico que, al menos, se cumplan estos requisitos que se acaban de enumerar y es algo que debe tenerse muy presente en el momento de la contratación tanto por el mediador como por la compañía y el asegurado. Una cosa es que el CCS se avenga a estudiar caso por caso con el objeto de amparar el derecho de asegurados cuando el impago no se debe a su culpa y otra que, como reza la mencionada circular, pueda llegar a suponer “una abstracción de las obligaciones legales que incumben al tomador en materia de pago del precio del seguro” y “del deber que igualmente afecta a entidades aseguradoras y mediadores de seguros de asesorar adecuadamente a su cliente asegurado”. Es importante, por esto, dejar bien sentado estos aspectos en el momento de la contratación de las pólizas de

para a minimizar el riesgo de que un siniestro pueda verse desatendido.

3.- EL SEGURO DE PÓLIZA FLOTANTE EN LA COMPRAVENTA DE VEHÍCULOS DE OCASIÓN

Una modalidad de seguro de flota que ofrece muchas dudas es el seguro de póliza flotante en los casos en que la misma es contratada por un establecimiento dedicado a la compra-venta de vehículos de segunda mano. Desde luego que el seguro flotante tiene perfecto encaje dentro de nuestro ordenamiento jurídico. Dichas pólizas, suscritas por el empresario que se dedica a la actividad descrita, inician su fecha de efecto en el momento de la adquisición del vehículo por el empresario y finaliza en el momento de la venta por éste a un tercero. Pero ¿qué debe hacer el comprador de un vehículo de segunda mano?, ¿debe suscribir un seguro o estaría cubierto ya por el seguro flotante que tenía el vendedor-empresario?

Lo cierto es que la regulación es farragosa y los artículos que la LCS dedica a ello (Arts. 34 a 36) es poco clara. El principio general, como indica la Sentencia 314/2019 de la AP de MADRID, es que “el nuevo titular del interés sustituye al anterior en la relación jurídica aseguradora, y esa sustitución se produce “ex lege” de manera automática por el simple hecho de la transmisión del interés”. Por supuesto cabría la excepción del pacto en contrario, pero éste no opera nunca en el caso de seguros obligatorios como el SOA. Lo curioso es que, aunque este es el razonamiento de la sentencia citada, acaba diciendo que hay suficientes dudas como para emitir un pronunciamiento taxativo sobre el tema y se limita a no admitir el recurso del CCS que dio lugar a la misma y a no declarar las costas de esa instancia. Una sentencia que podía haber arrojado algo de luz pero que prefirió quedarse en la superficie. Una pena.

Desde luego, en nada ayuda la redacción de los Art. 34 a 36 de la LCS. A nuestro juicio el proceso nada claro que describen los mismos (obligación del vendedor de comunicar al asegurador la venta, posterior obligación del comprador de hacer lo mismo, plazos del asegurador para cancelar el contrato o mantenerlo, etc) debería ser sustituido por una norma clara y taxativa sobre qué hacer en estos casos. Lo más operativo, en mi opinión, sería establecer la obligación de adquirir un nuevo seguro y no quedarse solo en la declaración que hace el Art. 34 LCS de que “el adquirente se subroga en el momento de la enajenación en los derechos y obligaciones que correspondían en el contrato de seguro al anterior titular”. Esta afirmación no deja ver que haya una obligación de contratar un nuevo seguro sino de subrogarse en el ya existente; por lo que la redacción posterior (proceso de notificación al asegurador, etc) lo único que hace es complicar la situación y situar al nuevo adquirente en una suerte de inseguridad jurídica al depender de que el asegurador le acepte como asegurado o lo rechace.

4.- CLÁUSULAS ESPECIALES

Una consecuencia lógica de la contratación de grandes riesgos es el hecho de que se está en una posición más ventajosa a la hora de pedir a la aseguradora ciertas condiciones que en el caso del seguro de automóviles particulares es prácticamente impensable. Se trata de cláusulas especiales o protocolos de actuación que se negocian en función del tipo de negocio al que se dedica la flota, de los problemas que se hayan podido detectar en el pasado, etc. Aunque hay infinidad de variantes (tantas como surjan entre las partes y se quieran llevar a cabo por interés comercial – siempre, por supuesto, que no sean contra legem) voy a enumerar algunas de las más frecuentes y útiles.

- Cláusula de no repetición contra el tomador. Como bien sabemos, el asegurador, tras hacer frente a la indemnización al perjudicado por los daños causados por la conducción bajo los efectos del alcohol, sustancias psicotrópicas o tóxicas, se encuentra facultado por el Art. 10 de la Ley Sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (en adelante LS-RCSCVM) para repetir dichas cantidades del conductor, propietario y el asegurado. Pues bien, una práctica generalmente admitida en la contratación de estos riesgos consiste en limitar esa posibilidad de repetición solamente frente al conductor, evitando así un perjuicio para el cliente (la flota) por el hecho dañoso cometido por un empleado (el conductor) que a veces ni siquiera pertenece a la empresa, sino que es un autónomo. Realmente la repetición en este tipo de casos ya sabemos que es harto complicada contra el conductor, no digamos contra el propietario o el asegurado. Por ello, no suele haber problema en que esta cláusula sea concedida. Cláusula absolutamente legal (pues es un pacto legítimo entre las partes implicadas) que ofrece gran tranquilidad al cliente y no perjudica a terceros.

- Circulación en puertos y aeropuertos. Esta cláusula se adoptaba (y se sigue adoptando) para aquellas flotas cuyos vehículos, además de moverse por los lugares normalmente destinados a la circulación, lo hacen por zonas restringidas de puertos y aeropuertos. Realmente, esta cláusula no debería ser necesaria si tenemos en cuenta la ya reiterada Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) – STJUE Nuñez Torreiro, por ejemplo -; veremos si la trasposición al Derecho Interno de España se hace eco de ello con la inminente reforma de la Directiva 2009/103_CE.

- Condición de terceros entre sí. El Art. 5.2 de la LSRCSVM establece que quedan fuera de cobertura del SOA los bienes del propio tomador, asegurado,

propietario y conductor. Dado que a veces, las flotas están formadas por uniones temporales de empresas (UTE) y aunque no debería ser necesario pues en puridad son entidades con personalidades jurídicas plenamente diferenciadas, se establece, siempre que el asegurador acepte pactarlo, una condición por medio de la cual se considerarán terceros entre sí los vehícu-



los de dichas UTE. Incluso, en ocasiones, se llega a pactar también esta condición de tercero incluso aunque todas las matrículas pertenezcan a una misma persona jurídica. Realmente es una póliza a terceros pero que otorga un extraño híbrido del seguro a todo riesgo con ciertas limitaciones que se pactan en póliza.

Podríamos seguir enumerando cláusulas o condiciones especiales y no acabaríamos. Todas ellas, a mi modo de ver, lícitas en tanto en cuanto no afectan nunca a terceros y siempre nacen de la voluntad de las partes. A medida que vayan evolucionando los vehículos irá evolucionando el mercado asegurador. Algo que ya se está vislumbrando,

como detallamos en el siguiente apartado, en ciertas formas de contratación.

5.- NUEVAS TENDENCIAS Y SU AMPARO LEGAL, ¿HACIA DÓNDE VA EL RAMO?

Como anticipo a lo que será el futuro del ramo, vamos ya encontrándonos con productos que, cuando menos, intentan innovar en función de parámetros que hasta ahora no se habían tenido nunca en cuenta a la hora de cotizar este tipo de riesgos. O, al menos, no se habían tenido en cuenta de una manera más o menos científica. Con la irrupción hace unos años del BIG DATA las aseguradoras más punteras han subido a bordo y se han lanzado a desarrollar productos a medio o corto plazo para hacer que el mercado crezca y se haga cada vez más atractivo para los clientes al ver que sus necesidades reales son medidas y tenidas en cuenta. Entre ellos, cabe destacar fundamentalmente el seguro por uso y el seguro discontinuo; que veremos a continuación.

El seguro por uso

Buceando en las webs de algunas de las aseguradoras más punteras, nos encontramos con mensajes como “El seguro de coche del futuro”, “el seguro más digital”, “tu nuevo copiloto gratis con tu seguro”, “mantén tu coche localizado”, “vigilamos tu coche 24 horas al día”, etc. Como decíamos, la potencialidad del BIG DATA está detrás de todos estos mensajes. Van quedando atrás formas más arcaicas de cotizar un riesgo como el lugar donde vives sin más, la edad, etc. BIG DATA, mediante apps que mantienen una vigilancia continua sobre el uso que del vehículo hace el conductor, será capaz de ofrecer diversas variantes como las calles exactas por las que circulamos y la frecuencia con que lo hacemos, las frenadas y su intensidad, la velocidad media, las pequeñas colisiones, intentos de robo sobre el vehícu-

lo, etc. Todo eso está ya haciendo posible – aunque aún queda mucho por desarrollar – que algunas aseguradoras puedan diseñar un producto de automóviles mediante el que el asegurado paga una prima mensual mínima con un pequeño pago adicional por cada día de uso que variará en función del resultado que arrojen los parámetros indicados más arriba. Una solución perfectamente legal pues se mantiene un seguro SOA durante toda una anualidad - u otro periodo que se acuerde - en el que el precio irá fluctuando en función del uso que se dé al vehículo y que afectará a todas las coberturas de la póliza (SOA, daños propios, lunas, etc). En el mercado de Flotas, sin embargo, estas políticas de contratación que se están ya viendo en los seguros de Autos particulares están costando en tener aceptación. Aseguradoras, mediadores y clientes finales deberían hacer un esfuerzo y ahondar en este tipo de contratación pues, unido a la actividad de la flota, puede ser un gran avance en la búsqueda de un precio más adecuado al uso real de cada vehículo. Me viene a la mente la problemática que se planteó cuando, durante los meses duros del confinamiento provocado por la Covid-19, muchas flotas plantearon la posibilidad de cancelar el seguro de SOA al estar la flota totalmente paralizada. ¡Cuántos quebraderos de cabeza se habrían podido evitar si este tipo de seguro hubiera estado ya implantado de manera generalizada!

Y es que la ventaja de este tipo de producto no redundo solo en el precio, sino que también es un asistente para lograr una mejor seguridad. La aseguradora, normalmente, instala de manera gratuita en el vehículo asegurado un asistente de conducción que convierte al vehículo en algo permanentemente conectado y que aumenta notablemente la seguridad en los vehículos permitiendo conocer en tiempo real la ubicación del vehículo, enviando alertas de robo o movimiento al móvil e, incluso, ofreciendo la posibilidad

de bloquear el arranque del vehículo si fuera necesario. Todo esto, lógicamente, redundo en una reducción de la siniestralidad que, por supuesto, tendrá repercusiones positivas a la hora de la renovación.

El seguro discontinuo

Cosa bien distinta es lo que podríamos llamar el seguro discontinuo; esa modalidad, dentro del SOA, que empezó a verse hace un par de años y según la cual se establecían limitaciones discontinuas a la cobertura temporal del seguro obligatorio de circulación. Es decir, dentro de un periodo temporal (de 1 año, 6 meses o cualquier otro pactado en póliza) se establecían periodos (fines de semana, por ejemplo) en los que la cobertura se veía interrumpida basándose en un supuesto compromiso del asegurado de no utilizar el vehículo durante esos periodos tiempo. Ante la proliferación de este tipo de cláusulas en las pólizas SOA, la DGS tomó cartas en el asunto y emitió la Guía Técnica 1/2019 en la que, entre otros asuntos, atacó este problema de frente dejando bien claro que esta es una práctica contra legem. No cabe duda, como detalla la mencionada guía, de que “la cobertura del seguro obligatorio debe tener un carácter permanente, con independencia del uso que se haga o pueda hacerse del vehículo” y que estas cláusulas no se ajustan a lo dispuesto en la Ley. La cobertura territorial, temporal y material del SOA está perfectamente delimitado legal y reglamentariamente, por lo que la voluntad de las partes no puede estrechar su ámbito de aseguramiento. Y el hecho de que esto se haya regulado de esta manera no obedece a un mero capricho del legislador sino al espíritu de protección de los derechos de las víctimas que tiene la legislación europea – y por ende la de cada estado miembro – en relación con el seguro obligatorio de circulación. Quizá hace muchos años podría tener sentido que a alguien le surgiera la duda de

si se podía asegurar mediante estas cláusulas o no. Pero hoy en día, cuando el TJUE se ha pronunciado tan claramente sobre la cuestión de considerar hecho de la circulación incluso un incendio originado en un vehículo parado, ofrecer este tipo de aseguramientos es, cuando menos, irresponsable.

6.- CONCLUSIONES

Las que se han descrito en este artículo son algunas de las particularidades que rodean al seguro de flotas de vehículos; quizá las más llamativas; pero, desde luego, no todas.

Lo que parece claro es que el ramo de Autos en general –y el de flotas de vehículos en particular– es un nicho de mercado cada vez más competitivo. Cada vez se acorta más el abanico de compañías aseguradoras con las que trabajar en Flotas y cada vez se hace más necesario innovar y buscar soluciones novedosas y atractivas –tanto para clientes como para aseguradoras– y, por ahora, la que más auge puede tomar en mi opinión en los próximos años es la del seguro por uso. Parece desde luego muy lógica la opción y respeta escrupulosamente la legalidad vigente.

Otra realidad es que el parque móvil está cambiando a velocidad de vértigo y, aunque no será de la noche a la mañana, en un futuro no muy lejano parece factible pensar que el propietario particular de vehículos quedará reducido al mínimo y serán las flotas de vehículos (de alquiler, renting, etc) las que imperarán en nuestro día a día; y serán éstas las que demandarán soluciones del mercado asegurador. Por ello, las soluciones hay que pensarlas de cara a este tipo de riesgos.

Algo de lo que empezamos a hablar hace algunos años y parece haber quedado estancado es el coche autónomo. No parece haber por el momento ninguna iniciativa que dedique dentro del sector asegurador sus esfuerzos a este tipo de vehículos y las particularidades que el riesgo en sí ofrece. Y es

que, como apuntó hace años Jeffrey K. Gurney (abogado especializado en la materia) en su artículo *Sue my car not me* la responsabilidad civil derivada de la conducción de este tipo de vehículos ofrece una complejidad mayúscula toda vez que la misma deberá ser distinta en función de si el accidente se produce durante la conducción en modo autónomo, si lo causó el conductor que conducía en modo manual o si la conducción era un híbrido entre ambas. En cualquier caso, parece claro que para cuando estos vehículos sean una realidad la legislación deberá ser reformada (y no estaría de más ir pensando en ello) pues el Art. 1 de la LSRCSVM perderá su sentido al no ser tan sencillo decir ya de manera tan categórica que “el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos”. ¿Habrá que hacer un reparto entre la culpa extracontractual del conductor y la culpa contractual del fabricante conforme a la Ley 22/1994, de 6 de julio, de responsabilidad civil por los daños causados por productos defectuosos? Parece de difícil encaje. ¿Quizá seguirá rigiendo la culpa del conductor y la posibilidad de repetición de la aseguradora de SOA frente al fabricante? Es un escenario que aún no se ha explorado y que habrá que ir planteándose.

Por último, habrá que estar atentos a qué pasará a partir de que se publique el nuevo texto de la Directiva 2009/103_CE. ¿Considerará ésta, por ejemplo, a los VMP de determinada potencia como vehículos a motor? De ser así, se abrirá un nuevo nicho dentro del seguro de flotas de vehículos al tener la obligación –entonces sí– de contratar un SOA. ¿Cambiará la definición de vehículo e imperará la interpretación mucho más amplia de la Directiva 2009/103_CE frente a la más restrictiva de nuestro ordenamiento?

Veremos cómo evoluciona todo. Lo que es claro es que el seguro de Flotas ofrece un ilusionante futuro a todas las partes implicadas en él.