



CONCLUSIONES DE LAS RESPUESTAS DE LAS ENTIDADES AL CUESTIONARIO SOBRE COMERCIALIZACIÓN Y COBERTURA POR RETIRADA DEL CARNÉ. Abril 2007.

Introducción

Desde la entrada en vigor en el año 2006 de la Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, la mayoría de las entidades integrantes del mercado asegurador español, incluyeron en las pólizas del seguro de autos distintas coberturas para asegurar, en mayor o menor medida, las consecuencias que para sus asegurados conllevaría la pérdida de puntos o la retirada del carné de conducir.

La Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones ha realizado un estudio al objeto de disponer de una mayor información sobre la puesta en práctica de esta cobertura, analizando como el mercado ha perfilado la cobertura de este riesgo.

Se solicitó la colaboración de 22 entidades aseguradoras, entre las que están representadas todo tipo de sociedades por volumen de cuota de mercado, que han contestado al cuestionario propuesto, y de cuyas respuestas obtenemos las siguientes conclusiones.

Perfil de la cobertura

En el mercado se encuentran las siguientes coberturas vinculadas al riesgo de retirada del carné de conducir o pérdida del permiso de circulación:

1. Subsidio temporal por pérdida del carné de conducir.
2. Gestión y tramitación de pliegos de descargos de los recursos de orden exclusivamente administrativo.
3. Pago de los gastos derivados de la presentación de los procedimientos contencioso-administrativos necesarios para la defensa del permiso y licencia de conducir por puntos del asegurado.
4. Gastos por honorarios profesionales de abogado, procurador y notariales en procedimientos judiciales para la defensa en la jurisdicción penal y/o delitos o faltas sancionados o penados con retirada de permiso de conducción o pérdida de puntos.
5. El pago de los costes y tasas de examen para la asistencia a los cursos de sensibilización y reeducación vial para la recuperación parcial de puntos o para la recuperación del permiso de conducción si éste ha sido retirado por la pérdida de todos los puntos.
6. Asesoramiento jurídico personal o telefónico.
7. Búsqueda en boletines oficiales de posibles sanciones contra asegurados.

De las 22 entidades que han participado en el estudio, 19 asumen la cobertura de indemnización o subsidio por retirada del carne de conducir, la mayoría para toda categoría de conductores y una, exclusivamente para conductores profesionales. De las 19 que la asumen 14



la ofrecen como garantía opcional y cinco la incluyen para todos los vehículos automóviles o para alguna de las distintas categorías.

El resto de las coberturas son asumidas por la práctica totalidad de las compañías participantes en el estudio.

A. Subsidio por pérdida del carné

A.1. Rango de la indemnización.

Las indemnizaciones abonadas oscilan entre los 150 euros al mes hasta los 1800 euros mensuales, siendo el rango habitual entre los 300 y los 600 euros por mes. A partir de 600 euros al mes, solamente se ofrece a conductores profesionales, a los que la pérdida del carné les supone un considerable perjuicio económico.

El plazo máximo que se ofrece varía desde los 3 meses a los 36, sin embargo ambos supuestos son excepcionales, siendo lo habitual entre 12 y 24 meses, rango en el que se posicionan la inmensa mayoría de las entidades. Al igual que en la cuantía de la indemnización, los periodos de tiempo más amplio quedan reservados exclusivamente para los conductores profesionales.

A.2. Cálculo de las tasas de prima.

La mayoría de las entidades aplican una prima lineal, no segmentada en función de diversos parámetros. Sin embargo, algunas utilizan la segmentación por tipo de vehículo, tipo de conductor, iguales criterios a los utilizados en la garantía de responsabilidad civil o en base a la cuantía del capital contratado.

Cuatro de ellas han utilizado las estadísticas publicadas por la DG de Tráfico sobre retiradas del permiso de circulación, no obstante, este dato es sesgado desde el momento que la nueva Ley publicada en el año 2005, prevé nuevos motivos de retirada del carné y es altamente probable de que los antiguos datos queden obsoletos.

Tres de las entidades consultadas destacan que este riesgo lo reaseguran al 100%.

A.3. Selección del riesgo.

En la mayoría de las respuestas se reconoce que no existe ninguna acción previa a la contratación para realizar una selección del riesgo.

Solamente tres entidades solicitan información del estado de los puntos del asegurado, y en el caso de que sean menos de 4 o de 8, no admiten el riesgo.

Una de las entidades que utiliza criterios para la selección del riesgo, se basa en posibles sanciones impuestas antes de la contratación del seguro, infracciones de la normativa de



ordenación del transporte terrestre de mercancías, conducción habiendo sido privado del carne de conducir anteriormente, etc.

A.4. Pólizas que incorporan esta cobertura a finales de 2006.

Existen 5 compañías con un importante volumen de pólizas que incorporan esta garantía, para el resto de entidades supone menos del 10% y en la mayoría de los casos oscila entre el 2 y el 5%.

A.5. Siniestralidad.

La siniestralidad media no supera el 5%, destacando dos entidades que tuvieron a finales del pasado ejercicio una siniestralidad en esta cobertura del 36 y del 37% respectivamente.

B. Subvención de cursos de recuperación del carne y reciclaje.

Casi todas las entidades incluyen esta garantía, excepto tres. De las que la incorporan, lo habitual es admitir cualquier tipo de vehículos, alguna excluye motocicletas.

B.1. Rango de la indemnización

Las indemnizaciones tienen como finalidad el abono de los cursos de reeducación vial y pago de las tasas para reobtener el carne de conducir, siendo el abanico habitual de 200 a 500 euros máximo; Una entidad no tiene límite previo, asumiendo el coste total de los cursos y tasas.

Sobre el cálculo de la tasa de prima y medidas de selección del riesgo, las entidades aplican los mismos criterios que los expuestos en los apartados A.2 y A.3.

B.2. Pólizas que incorporan esta cobertura a finales de 2006.

Un número importante de entidades repiten las respuestas del apartado A.4., pues incluyen esta garantía en las mismas pólizas que cubren la retirada del carne y la subvención mensual correspondiente. Una entidad sí incorpora esta cobertura en el 45% de su cartera de autos y no la subvención por retirada del carne. En el lado opuesto están dos entidades, que no incorporan esta cobertura y sí cubrían la subvención por retirada del carne, aunque con un volumen de contratación insignificante. Otra entidad incluye esta cobertura en el 100% de las pólizas de autos, siendo gratuito el primer año y cobrando 3 euros el siguiente.

B.3. Siniestralidad.

En esta garantía lo habitual es no haber tenido siniestralidad, solamente una entidad tuvo un ratio de siniestralidad inferior del 2%, y las entidades que tienen el riesgo reasegurado afirman no tener esta información.



C. Papel de las entidades en la sensibilización del conductor en seguridad vial.

La opinión generalizada es que las entidades pueden coadyuvar a incrementar la seguridad del tráfico y la conducción responsable, siendo iniciativas que deben ser impulsadas desde el área que gestione la Responsabilidad Social Corporativa.

Varias entidades consideran necesario que estas acciones estén coordinadas e impulsadas desde la patronal UNESPA.

Otras sociedades destacan su participación con organismos públicos, en especial Dirección General de Tráfico y organismos similares con competencia autonómica.

Una entidad entiende que debe ser exclusivamente el Estado quien realice esta labor de concienciación; dos entidades destacan la labor de las Administraciones Públicas, aunque sin descartar la cooperación de las aseguradoras.

D. Planes de seguridad vial para los asegurados.

La respuesta más repetida por las entidades indican su compromiso y participación directa en proyectos o realidades de cursos de formación, folletos informativos, concienciación desde la página WEB de la entidad, acuerdos con centros especializados en formación. En especial cuatro entidades

En el lado contrario nos encontramos con aquellas entidades que no han iniciado ninguna actuación en esta línea, cuatro de las 22 entidades.

E. Posible riesgo moral ¹implícito en la cobertura analizada.

Las 22 entidades se reparten al 50% entre las que consideran que sí conlleva riesgo moral esta cobertura y las que opinan que no es así.

Muchas de las que debatieron su existencia y decidieron no obstante su cobertura, destacan que lo limitado de la indemnización que aseguran neutraliza la posible existencia de riesgo moral, pues las pérdidas que sufre quién soporta la sanción, son inferiores a la compensación económica, de carácter exclusivamente paliativo.

F. Posible existencia de enriquecimiento injusto.

Como en el caso anterior, las respuestas entre quienes consideran que se puede producir un enriquecimiento injusto y las entidades que entienden que no puede ser así, se dividen al 50%, aunque no coinciden las mismas entidades que en el apartado anterior.

¹ (*) Riesgo moral: en el caso que nos ocupa, el conductor relajará el cumplimiento de sus obligaciones sabiendo que, en caso de incumplimiento, los posibles perjuicios que debería soportar son compensados por un tercero, incluso sobrecompensados percibiendo finalmente un beneficio por su incumplimiento.



Sin embargo el posible enriquecimiento injusto se considera muy limitado en base a la mínima cuantía de las indemnizaciones, en especial para los conductores no profesionales.

G. Coberturas que coadyuvan las políticas públicas orientadas a la disminución de la siniestralidad.

Las coberturas que compensan el coste de los cursos en seguridad vial y reciclaje en el caso de retirada de carne, las bonificaciones en la prima de seguro a los conductores con un nivel de siniestralidad nulo o bajo, sistema bonus-malus, y la incorporación de nuevas tecnologías, en especial las que permitiría aplicar el sistema PAYD- Pay As You Drive, permitirían incentivar la conducción más prudente por medio de una sustancial rebaja de las tarifas de prima para los mejores conductores. Este innovador sistema PAYD, requiere la aplicación de tecnología GPS (Global Positioning System), por medio de la cual la entidad puede calcular mensualmente la prima en base a la frecuencia de uso del vehículo, los horarios y los lugares en los que se utiliza, esto es, la prima se basa en los hábitos de conducción individuales de cada cliente.

H. Política de renovaciones para aquellos asegurados que perciban subsidio por retirada del carne.

Entre las 19 entidades que asumen este riesgo, 9 utilizarán dicha información para aplicar una posible subida de primas o para no renovar, en función de la gravedad de la infracción cometida.

Renovarían las pólizas con igual prima, o al menos no incrementándola por el motivo objeto de análisis, cuatro entidades; por último, una entidad sometería a un análisis individualizado cada caso y en función del motivo de la pérdida de puntos decidiría el incremento o mantenimiento de la prima, o en los caso más graves la no renovación.

Madrid, 22 de mayo de 2007.

LA SUBDIRECTORA GENERAL DE ORDENACION
DEL MERCADO DE SEGUROS,

Laura Pilar Duque Santamaría.