

Asegurar motocicletas y ciclomotores

El difícil cumplimiento de una obligación

El Consorcio de Compensación de Seguros es la única opción para muchos conductores de motos, ya que la mayoría de aseguradoras no ofrecen este tipo de pólizas

Asegurar los vehículos es una obligación legal que para los conductores de motocicletas puede convertirse en una desagradable experiencia.

Si las compañías se lamentan de la escasa rentabilidad de los seguros de turismos, en los de motos hablan de pérdidas. Ante la negativa de muchas entidades de asegurar motos o ciclomotores, al conductor sólo le queda dirigirse al Consorcio de Compensación de Seguros, institución obligada a asegurar su moto. Pero al Consorcio sólo se puede acudir con tres negativas de otras tantas compañías, lo que a fecha de hoy puede considerarse habitual. Un dato: el 95% de las primas de ciclomotores era controlado en 2000 por el Consorcio.

Tampoco sorprende que el pasado año las ventas de ciclomotores se redujeran en un 50%, coincidiendo con la subida de las nuevas tarifas del Consorcio, cuyas primas actuales sitúan el seguro de una moto de 49 centímetros cúbicos (cc) de cilindrada en 57.000 pesetas; hasta 350 cc, unas 62.000 pesetas; y 122.000 pesetas para las motos que superen los 350 cc.

Compañías aseguradoras. La mayoría de la compañías de seguros mantienen una clara política de no suscribir pólizas motocicletas y ciclomotores. Se estima que, en caso de lesiones tras un accidente de moto y por leve que sea, si hay entrada en Urgencias la compañía habrá de enfrentarse a un gasto mínimo de 98.000 pesetas que la Seguridad Social le reclamará por atender a su asegurado. En la mayoría de los siniestros se precisa atención médica.

En las pocas compañías que ofrecen seguro de motos, raramente se pueden contratar como prima única: tratarán de que el conductor firme también el seguro del coche, vida, vivienda... La edad y los años de carné apenas se valoran y la cilindrada tampoco importa mucho. La explicación es sencilla: aunque asegurar una moto de 1.000 cc cuesta casi el doble que una de 49 cc, las estadísticas señalan que el peligro de accidente es similar. Como lo que genera pérdidas es la atención clínica a los accidentados, las compañías aplican tarifas



en las que se considera más ese peligro que la cilindrada del vehículo asegurado.

Poco más que el seguro obligatorio. Salvo en algunos concesionarios de motos y en casos excepcionales, las pólizas de motos no disponen de las mismas opciones que ofrecen las de coches: el seguro a todo riesgo, con o sin franquicia, no existe para ellas. Las pólizas básicas de motos se sujetan al mínimo marcado por la ley y se limitan a posibilitar la contratación de un seguro obligatorio de accidentes. Este contrato cubre los daños que se puedan producir con el vehículo a terceras personas y a sus bienes, con un límite de 56 millones por cada víctima y hasta 16 millones en daños materiales.

A esta prima hay que añadirle el seguro de responsabilidad civil, que si bien no es obligatorio por ley, las aseguradoras consideran imprescindible. Este seguro resulta muy beneficioso para el tomador, ya que así se garantiza una responsabilidad civil ilimitada. También es aconsejable, especialmente para motos de mayor cilindrada, añadir a la póliza la cobertura de asistencia en viaje y defensa jurídica, con el fin de evitar perjuicios en salidas largas y prevenir gastos legales en caso de accidente. Con estos requisitos, la tarifa final no dista mucho de la marcada por el Consorcio, y aunque se pueden encontrar seguros para ciclomotores a partir de 45.000 pesetas o pólizas para grandes motos por poco más de 100.000 pesetas, las aseguradoras apenas compiten en precios.

Los padres, titulares del seguro. Se estima que uno de cada cuatro ciclomotores que circula por pueblos y ciudades carece de seguro obligatorio. Los usuarios argumentan que la diferencia del importe del seguro de un ciclomotor que no alcanza los 50 kilómetros por hora con una potente máquina que supera los 200 kilómetros por hora es desproporcionada. Sin embargo, una vez más, las compañías inciden en que no se trata de calcular los gastos que pudieran devenir en el vehículo, sino en sus ocupantes. También es usual que en motos de baja ci-

lindrada el prestatario del seguro no sea el conductor habitual; padres y madres se convierten en conductores legales de una moto destinada a sus hijos. Conviene tener presente que, en caso de accidente, la aseguradora tiene derecho a repercutir en el titular los gastos ocasionados, aunque que no es lo habitual. Igual sucede con la obligación de conducir siempre con casco. Aunque el no cumplimiento de la norma genera sanciones administrativas, las compañías nunca utilizarán este hecho en su descargo.

Seguro de motos de segunda mano. Al vender o comprar una moto de segunda mano, hay que recordar que el seguro no es del vehículo sino de la persona, con lo que aunque éste cambie de titular, la póliza no. Puede lle-

años era habitual que un motero sólo requiriera un seguro para la temporada del buen tiempo, pero la diferencia de asegurar la moto por 6 meses o un año completo resulta tan pequeña que ahora se opta por la prima anual.

Qué ocurre si quiebra la compañía. Cuando la aseguradora donde se ha contratado la póliza quiebra, la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras (CLEA) se hace cargo de su gestión hasta su extinción. Tras tomar el patrimonio de la compañía, la CLEA declarará el vencimiento anticipado de las pólizas. A partir de ese momento, la parte de prima no consumida se computa como crédito a favor de los asegurados, que en el plazo de nueve meses recibirán el importe. Mientras tanto, es imprescindible

El seguro de
motos, además
de difícil de
conseguir,
tiene muy poco
que ver con
el de coches



garse a un acuerdo de prorrateo con la compañía para negociar la prima, pero no se debe creer que al comprar una moto se compra también su póliza.

Hay más detalles que explican en la dificultad de asegurar las motos. Si un coleccionista de coches antiguos puede toparse con la ventaja de asegurar en una sola póliza todos sus vehículos que, seguramente, sólo conducirá en contadas ocasiones, no podrá hacer lo mismo un coleccionista de motos. Éste se verá obligado a contratar pólizas para cada una de ellas. De hecho, hasta hace unos

contratar un nuevo seguro con otra empresa y por supuesto, atender a las peticiones de documentos que la CLEA le solicitará durante el proceso de quiebra.

Si un vehículo se encontraba en el taller no tendrá más remedio que abonar la factura y reclamarla al liquidador de la quiebra; en caso de accidente con culpa del vehículo contrario se deberá reclamar personalmente a la otra compañía y si la culpa es de uno mismo, la póliza sólo cubrirá el límite de responsabilidad civil.