

miembros de la Comunidad Económica Europea, se equipara a la posesión del título de "Agente y Corredor de Seguros" o del certificado de suficiencia, la prueba del ejercicio efectivo de la actividad correspondiente en la forma y plazos que reglamentariamente se establezcan, conforme al ordenamiento jurídico comunitario.

Antes de dar comienzo a su actividad en España, mediante establecimiento o sin él, los mencionados nacionales habrán de inscribirse en el Registro Especial del Ministerio de Economía y Hacienda a que se refiere el artículo anterior.

Tres.—Las personas físicas o jurídicas extranjeras podrán ejercer en España la actividad definida en el artículo 1.º de esta Ley con los mismos requisitos que las españolas, siendo de aplicación el principio de reciprocidad contenido en el artículo 5.º, número 3 de la misma.

Sin embargo, no será de aplicación dicho principio a los nacionales de Estados miembros de la Comunidad Económica Europea.

Cuatro.—Los Corredores de reaseguros habrán de inscribirse en el Registro Especial que al efecto se llevará en la Dirección General de Seguros.»

Art. 2.º El presente Real Decreto Legislativo entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». No obstante, la modificación referente al artículo 3.º del Texto Refundido no surtirá efectos hasta el 1 de enero de 1987.

Dado en Madrid a 28 de junio de 1986.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Economía y Hacienda,
CARLOS SOLCHAGA CATALAN

17239 REAL DECRETO LEGISLATIVO 1301/1986, de 28 de junio, por el que se adapta el Texto Refundido de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor al ordenamiento jurídico comunitario.

La Ley 47/1985, de 27 de diciembre, de bases de delegación al Gobierno para la aplicación del Derecho de las Comunidades Europeas, le autoriza para adecuar las normas con rango de Ley, que expresamente se relacionan en el anexo de la misma, al ordenamiento jurídico comunitario.

Entre dichas normas, se encuentra el texto refundido de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor, aprobado por Decreto 632/1968, de 21 de marzo, que se ve directamente afectado por la Directiva número 72/66/CEE, de 24 de abril de 1972, modificada por la de 19 de diciembre de 1972, y por la número 84/5/CEE, de 30 de diciembre de 1983, relativas al aseguramiento de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, que exige, por un lado la adaptación de la cobertura del actual Seguro Obligatorio de Automóviles al ámbito territorial de los Estados miembros, exigencia que, en parte ha tenido lugar a partir de la adhesión de España a las Comunidades Europeas, y, por otro, la suscripción obligatoria de un Seguro de Responsabilidad Civil que cubra, en los términos y con la extensión prevista en la Directiva, tanto los daños corporales como los materiales.

Igualmente, los Estados miembros deben constituir o reconocer un Organismo que tenga por misión la de reparar, al menos en los límites del Seguro Obligatorio, dichos daños corporales y materiales, en los supuestos previstos en la propia norma comunitaria, lo que obliga a revisar y ampliar las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros, que ha venido desempeñando en nuestro país la misión del Organismo antes mencionado.

En consecuencia, haciendo uso de la citada delegación, se ha modificado el Texto Refundido de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor adaptándolo a las exigencias comunitarias.

En su virtud, y habiendo sido oída la Junta Consultiva de Seguros, de acuerdo con el Consejo de Estado y a propuesta del Ministerio de Economía y Hacienda, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 28 de junio de 1986,

DISPONGO:

Artículo único.—Se modifica el título primero del Texto Refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre Uso y Circulación de Vehículos de Motor, aprobado por Decreto 632/1968, de 21 de marzo, que queda redactado en los términos que se indican a continuación:

TITULO PRIMERO

Ordenación Civil

CAPITULO PRIMERO

DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

Artículo 1.º Daños indemnizables.

1. El conductor de un vehículo de motor que con motivo de la circulación cause daños corporales o materiales, estará obligado a repararlos conforme a lo establecido en la presente Ley.

2. En el caso de daños corporales, y hasta el límite cuantitativo que reglamentariamente se fije, el conductor quedará exento de responsabilidad si se prueba que los mismos fueron debidos únicamente a culpa o negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. No se considerarán como casos de fuerza mayor los defectos de éste ni la rotura o fallo de algunas de sus piezas o mecanismos.

3. En el caso de daños materiales el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículo 19 del Código Penal, y lo dispuesto en esta Ley.

CAPITULO II

DE LA OBLIGACIÓN DE ASEGURARSE

Art. 2.º Límites de garantía.

Todo propietario de un vehículo de motor vendrá obligado a suscribir una póliza de seguro que cubra, hasta la cuantía que por todos los conceptos reglamentariamente se fije, la responsabilidad civil derivada de la obligación a que se refiere el artículo anterior. Dicha póliza podrá incluir, además, las coberturas del seguro del automóvil que libremente se pacten.

No obstante, el propietario queda relevado de la obligación a que se refiere el párrafo anterior, cuando el seguro sea concertado por cualquier persona que tenga interés en el aseguramiento, quien deberá expresar el concepto en que contrata.

Está prohibida la circulación por territorio nacional de los vehículos no asegurados en la forma establecida. El incumplimiento de esta prohibición llevará aparejado el depósito del vehículo, con cargo a su propietario mientras no sea concertado el seguro, y una sanción pecuniaria de 25.000 a 250.000 pesetas, graduada según las circunstancias del hecho. Para adoptar estas medidas será competente el Ministerio del Interior, que entregará al Consorcio de Compensación de Seguros, el 50 por 100 de las sanciones impuestas al efecto, para compensar parte de las indemnizaciones satisfechas por dicho Organismo a las víctimas de la circulación en cumplimiento de las funciones que legalmente tiene atribuidas.

Art. 3.º Exclusiones.

1. La cobertura obligatoria no alcanzará a los daños producidos al tomador, al propietario del vehículo identificado en la póliza o al asegurado o conductor del mismo; tampoco cubrirá los daños materiales sufridos por dicho vehículo, por las cosas en él transportadas, ni por los bienes de los que resulten titulares el cónyuge y cualquiera de las personas antes mencionadas, o sus respectivos familiares hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad, siempre y cuando vivan a sus expensas.

2. Cuando los daños corporales o materiales se produzcan por un vehículo que estando asegurado haya sido robado o hurtado, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 8 de esta Ley.

3. Quedan excluidos del seguro quienes, con ocasión de ocupar voluntariamente un vehículo no asegurado, o que estándolo haya sido robado o hurtado, sufrieran daños corporales o materiales con motivo de la circulación de dicho vehículo, y el asegurador probase que aquéllos conocían tales circunstancias.

4. En los daños materiales, la cobertura obligatoria tendrá, además de las exclusiones previstas en el artículo 1.2 de esta Ley, las siguientes: La conducción en estado de embriaguez, bajo la influencia de drogas, tóxico o estupefaciente, exceso de carga, número de personas transportadas, o en los supuestos que se detallan en el apartado siguiente de este artículo.

5. El asegurador no podrá oponer frente al perjudicado aquellas cláusulas contractuales que excluyan de la cobertura la utilización o conducción del vehículo designado en la póliza por quienes no estén autorizados expresa o tácitamente, carezcan de permiso de conducir o incumplan las obligaciones legales de orden técnico relativas al estado de seguridad de aquél.

Art. 4.º Ambito territorial.

1. El seguro previsto en esta Ley garantizará la cobertura de la responsabilidad civil derivada de la circulación en España y en

cualquiera de los territorios de los Estados que determine el Ministerio de Economía y Hacienda, en cumplimiento del Tratado de Adhesión de España a la Comunidad Económica Europea.

2. Cuando el hecho se produzca en el extranjero pero dentro del ámbito territorial a que se refiere el apartado anterior, esta garantía se concede dentro de los límites y condiciones previstos como obligatorios en la legislación del Estado en cuyo territorio se haya producido el siniestro.

Art. 5.º Acciones.

Para exigir el cumplimiento de la obligación de indemnizar, el perjudicado o sus herederos tendrán acción directa hasta el límite obligatorio contra el asegurador del vehículo que ha producido el daño, o en su caso, contra el Consorcio de Compensación de Seguros, sin perjuicio de las demás acciones que les correspondan.

El plazo de prescripción de esta acción es de un año a contar desde el día en que la misma pudo ejercitarse. Este plazo quedará interrumpido por las causas establecidas en la legislación común.

Art. 6.º Obligaciones del asegurador.

El asegurador, hasta el límite obligatorio, habrá de satisfacer al perjudicado el importe de los daños sufridos. Sólo quedará exento de esta obligación si prueba que el hecho no da lugar a la exigencia de responsabilidad civil conforme al artículo primero, sin que en ningún caso pueda oponer al perjudicado o a sus herederos las excepciones que le asistan contra el tomador, el asegurado o contra un tercero.

En todo caso, el asegurador deberá abonar hasta el límite del seguro las pensiones que por la autoridad judicial fueran exigidas a los presuntos responsables asegurados, de acuerdo con lo establecido en el apartado d) de la regla octava, del artículo 785, de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

Art. 7.º Facultad de repetición.

El asegurador, una vez efectuado el pago, podrá repetir:

- Contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, en el caso de que el daño fuese debido a la conducta dolosa de éstos o a otros motivos de exclusión imputables a ellos.
- Contra el tercero responsable de los daños.
- Contra el tomador o asegurado por causas derivadas del contrato de seguro.
- En cualquier otro supuesto en que también proceda la repetición con arreglo a las leyes.

CAPITULO III

DEL CONSORCIO DE COMPENSACIÓN DE SEGUROS

Art. 8.º Funciones.

1. Corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros, en las condiciones previstas en esta Ley y hasta los límites de aseguramiento obligatorio:

- Indemnizar a quienes hayan sufrido daños corporales, por siniestros ocurridos en España, en aquellos casos en que el vehículo causante o el conductor sean desconocidos.
- Indemnizar los daños corporales y materiales producidos por el vehículo que estando asegurado haya sido robado o hurtado, salvo lo previsto en el artículo 3.º, apartado 3, de esta Ley.
- Indemnizar los daños corporales y materiales producidos por vehículo matriculado en España, dentro del ámbito territorial, condiciones y límites establecidos en el artículo 4.º, cuando dicho vehículo no esté asegurado, estando obligado a ello de conformidad con esta Ley, salvo lo previsto en el artículo 3.º, apartado 3, de la misma.
- Y, en general, indemnizar los daños producidos por un vehículo de motor cuando no se pudiera hacer efectiva la prestación económica por los medios regulados en la presente Ley y disposiciones que la desarrollen.

En los supuestos previstos en los apartados b) y c), el Consorcio aplicará al perjudicado, en el caso de daños materiales, la franquicia que reglamentariamente se establezca.

2. El consorcio podrá repetir en los mismos casos señalados en el artículo 7, así como contra el responsable del accidente cuando se trate de vehículo no asegurado, o contra los autores, cómplices o encubridores del robo o hurto del vehículo causante del siniestro. No obstante lo anterior, en el caso de daños producidos por vehículo robado o hurtado, el Consorcio no podrá repetir contra ningún Organismo del Estado miembro de la Comunidad en que el vehículo robado o hurtado tenga su estacionamiento habitual, de acuerdo con las normas internacionales aplicables.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.-La presente Ley entrará en vigor el 1 de enero de 1987.

Segunda.-El Gobierno podrá actualizar periódicamente la cuantía de la sanción fijada en el artículo segundo del Texto Refundido que se modifica.

Tercera.-La cobertura por el Consorcio de Compensación de Seguros, de los daños materiales producidos a terceros con motivo de la circulación de vehículos de motor, en los supuestos previstos en la nueva redacción del artículo 8, apartados b) y c), se prestará por dicho Organismo en los términos de la presente Ley cuando se determine por el Ministerio de Economía y Hacienda, y siempre con anterioridad a 1 de enero de 1993.

DISPOSICION ADICIONAL

En todo lo no previsto en la presente Ley y el Reglamento que se dicte para su desarrollo, el contrato de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos de motor, se regirá por la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.

DISPOSICION DEROGATORIA

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango a la presente se opongan a lo establecido en la misma, y en concreto las siguientes:

- Título primero del Texto Refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre Uso y Circulación de Vehículos de Motor, aprobado por Decreto 632/1968, de 21 de marzo.
- Decreto-ley 4/1965, de 22 de marzo, por el que se establece la aplicación gradual de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre.

Dado en Madrid a 28 de junio de 1986.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Economía y Hacienda,
CARLOS SOLCHAGA CATALAN

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO

17240 REAL DECRETO LEGISLATIVO 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental.

Las evaluaciones de impacto ambiental constituyen una técnica generalizada en todos los países industrializados, recomendada de forma especial por los Organismos internacionales y singularmente por el PNUMA, OCDE y CEE que, reiteradamente, a través de los programas de acción, las han reconocido como el instrumento más adecuado para la preservación de los recursos naturales y la defensa del medio ambiente, hasta el extremo de dotarla, en el último de los citados, de una regulación específica, como es la directiva 85/377/CEE de 27 de junio de 1985.

Esta técnica singular, que introduce la variable ambiental en la toma de decisiones sobre los proyectos con incidencia importante en el medio ambiente, se ha venido manifestando como la forma más eficaz para evitar los atentados a la naturaleza, proporcionando una mayor fiabilidad y confianza a las decisiones que deban adoptarse, al poder elegir, entre las diferentes alternativas posibles, aquella que mejor salvaguarde los intereses generales desde una perspectiva global e integrada y teniendo en cuenta todos los efectos derivados de la actividad proyectada.

Las evaluaciones de impacto ambiental, que han tenido ese reconocimiento general en muchos de los países de nuestra área, han estado reguladas en España de modo fragmentario, con una valoración marginal dentro de las normas sectoriales de diferente rango. Así el Reglamento de actividades clasificadas de 30 de noviembre de 1961, en su artículo 20, regulaba sus repercusiones para la sanidad ambiental y proponía sistemas de corrección. La Orden del Ministerio de Industria de 18 de octubre de 1976, para proyectos de nuevas industrias potencialmente contaminadoras de la atmósfera y ampliación de las existentes, incluía un estudio de los mismos al objeto de enjuiciar las medidas correctoras previstas y evaluar el impacto ambiental, conectadas a los planes de