



Boletín nº 7/ 08
7 de Julio de 2008

¿Qué vehículos a motor hay que asegurar? El nuevo Reglamento a la LRCSCV

M^a Jose Fernández Martín



Beatus ille quem vivere in locis
amoenus et carpe diem

El proyecto de Reglamento contiene tres nuevas precisiones que inciden en el artículo 1 de la Ley 21/2007 de 11 de julio. La primera (art 1,1) se refiere al tradicional **concepto de vehículo a motor** consistente en “todos los vehículos, especiales o no, idóneos para circular por la superficie terrestres e impulsados a motor .. **exigiendo que requieran autorización administrativa para poder circular, en una aproximación al RD Legislativo 339/90 de 2 de marzo** (Texto Articulado de Ley de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial).

Con este añadido que remite a la Ley de Tráfico se despejan todas las dudas sobre si determinados objetos con una cierta capacidad circulatoria han o no de ser considerados automóviles. Nos referimos a las categorías de minimotos, cars o quads que han estado generando dificultades sobre su conceptualización. Con ello, el concepto de vehículo a motor está contenido en la descripción del Anexo 1 del Texto Articulado de Ley de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial y la reglamentación sobre autorizaciones administrativas se remite a los artículos 61 y siguientes del texto legal.

La segunda modificación se haya contenida en el artículo 4 del Proyecto de Reglamento y deriva también de la norma administrativa de la Ley de Tráfico, especificando que a los efectos de la obligación de aseguramiento se presume que **la consideración de propietario** corresponde a la persona natural o jurídica que figura como tal en el registro público correspondiente. El Reglamento mantiene la presunción inicial de responsabilidad sobre el titular administrativo registral, sin embargo esta presunción admitiría prueba en contrario en el orden civil siempre que pueda evidenciarse una efectiva transmisión de la titularidad aunque falte el requisito del cambio registral. Esta precisión reglamentaria enlaza con el contenido del último párrafo en el apartado 1 del artículo 1 de la ley que traslada desde el anterior artículo 1,3-2 del Reglamento RCSCVM, la corresponsabilidad civil del propietario no conductor con el conductor de un vehículo sin asegurar para el caso de daños personales y materiales, salvo prueba de la sustracción del vehículo. Para ello, se a fin de completar, en el texto de la ley, la responsabilidad civil del propietario no conductor se hará efectiva conjuntamente con la del conductor, cuando éste incumple el deber de aseguramiento del vehículo que le impone como titular del mismo el artículo 2 de la ley.

La consecuencia es permitir el ejercicio de una acción de regreso por parte del Consorcio de Compensación de Seguros contra el propietario del vehículo sobre la base del artículo 11, b. Acción tan solo puede enervarse en el caso de que el propietario titular acreditara que el vehículo le había sido previamente sustraído. Hasta la entrada en vigor de la ley 21/2007 el propietario no conductor solo respondía cuando estaba vinculado al conductor por alguna de las relaciones previstas en los artículos 1.903 del CC y 22 del CP, salvo prueba de haber empleado la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño (párrafo 5, art.1.1LRCSVM) y, de forma anómala y técnicamente incorrecta, se había introducido una prolongación al concepto legal de responsabilidad, a través de la disposición reglamentaria del artículo 1.3-2 (RRCSVM RD7/2001 por razón de los daños causados en circulación sin seguro.



Sin embargo, la imputación reglamentaria de responsabilidad civil al propietario no conductor en caso de carencia de seguro fue profundamente criticada puesto que suponía pretender que la vía reglamentaria llegara mucho más allá de lo que la ley permite. Si la ley no contempla tal posibilidad es claro que su inclusión reglamentaria va contra la propia delimitación legal del alcance de la responsabilidad civil.

La tercera excluye, en el artículo 2, 2^a a) , el concepto de hecho de la circulación en el ámbito de los la celebración de pruebas deportivas de vehículos a motor en circuitos destinados o habilitados al efecto, conserva la preexistente exclusión de los derivados de tareas industriales o agrícolas por vehículos destinados a ellas e incluye un nueva exclusión al concepto, consistente en “el ámbito de procesos logísticos de distribución de vehículos, las tareas industriales de carga, descarga, transporte, almacenaje y demás operaciones necesarias de manipulación”. Fuera de

estos supuestos enumerados y debemos entenderlos como un número cerrado de hipótesis, han de ser considerados como hechos de la circulación: son calificados como hechos que derivan del riesgo generado por la conducción tanto en garajes, aparcamientos, vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos e incluso vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.





Problemas prácticos del estacionamiento habitual del vehículo

Se entiende que el vehículo tiene su estacionamiento habitual en España:

a) Cuando tiene matrícula española, independientemente de si dicha matrícula es definitiva o temporal.

Según el Reglamento General de Vehículos nuestro sistema de matriculación se basa en placas definitivas; no obstante existe una serie de placas especiales y placas de **permiso de circulación temporal de sesenta días de duración**, para circular mientras se tramita la matrícula definitiva del vehículo, en los casos siguientes:

- Cuando lo hayan adquirido sin matricular en el extranjero.
- Cuando se haya adjudicado sin matricular, en subasta o por sentencia judicial, si el vehículo debe someterse previamente a la inspección técnica unitaria.
- Cuando se haya adquirido sin carrozar.
- Cuando se haya adquirido con matrícula no española en España o en el extranjero.

El permiso deberá solicitarse de la Jefatura de Tráfico de la provincia en que el peticionario tenga su domicilio legal. Excepcionalmente y con la misma matrícula, este permiso temporal de circulación podrá tener sucesivas **prórrogas de su validez por plazos de sesenta días**, cuando se pidan antes de expirar su período de vigencia, presentando la siguiente documentación:

- Solicitud suscrita por el interesado en el impreso oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico.
- Permiso temporal de circulación del que se solicita la prórroga.

Justificación documental de que el vehículo no se ha podido matricular por causas no imputables al solicitante.

Las variaciones de los permisos temporales se regulan en el artículo 43 RGV. Se mantienen los permisos temporales para particulares, de 30 a 60 días, para circular mientras se tramita la matrícula definitiva en España y para su traslado al extranjero a efectos de su matriculación definitiva, sin perjuicio de respetarse el plazo de 30 días de la Ley 38/1992, de Impuestos Especiales (artículo 65.1.d) y Disposición Adicional Primera) toda vez que el plazo de 60 días es estrictamente administrativo por lo que se refiere a competencias de tráfico y período para pasar la inspección técnica del vehículo.

b) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, pero lleve placa de seguro o signo distintivo análogo a la matrícula y España sea el Estado donde se ha expedido esta placa o signo. (vehículos agrícolas o industriales)

c) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo y España sea el Estado del domicilio del usuario. (Motocicletas de cilindrada inferior a 50cc)

d) A efectos de la liquidación del siniestro, en el caso de accidentes ocasionados en territorio español por vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo. Reglamentariamente se determinará cuando se entiende que una matrícula no corresponde o ha dejado de corresponder al vehículo.

El proyecto del Reglamento dispone en el artículo 3. Matrículas que no corresponden o han dejado de corresponder a un vehículo. se entiende que una matrícula no corresponde a un vehículo cuando éste lleve una placa de matrícula falsa o alterada de forma tal que haga imposible la identificación del vehículo. Se entenderá que la matrícula ha dejado de corresponder a un vehículo cuando el permiso o licencia de circulación de dicho vehículo ha perdido su vigencia por estar éste dado de baja del Registro de Vehículos, ya sea de manera definitiva o provisional.

¿Cuales serán las competencias del Consorcio de Compensación de Seguros al respecto?

¿Cuál es el tratamiento relativo a la competencia del CCS respecto a esta topología de vehículos? Podemos indicar que son vehículos desconocidos?

c) El artículo 11 ley 21/2007 queda redactado del siguiente modo:

«1. Corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros, dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio:

b) Indemnizar los daños en las personas y en los bienes, ocasionados con un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en España, así como los ocasionados dentro del territorio español a personas con residencia habitual en España o a bienes de su propiedad situados en España con un vehículo con estacionamiento habitual en un tercer país no firmante del Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, en ambos casos cuando dicho vehículo no esté asegurado.

La definición de estacionamiento habitual de un vehículo en España constituye uno de los aspectos más importantes en el ámbito de las modificaciones de carácter legal necesarias para transponer la 5ª Directiva a derecho interno porque, en definitiva las novedades introducidas se refiere a los efectos de determinar, en casos ciertamente problemáticos, quién debe hacer frente, en última instancia, a la indemnización en caso de siniestro.

Como se ha relatado en muchas ocasiones, el concepto de estacionamiento habitual no ha sido, ni es, ni probablemente será, un concepto pacífico y sin dudas seguirá dando problemas no siempre fácilmente solventables por vía interpretativa de las Directivas. Esto es debido, sin duda alguna, a la disparidad de principios con las legislaciones operan en su derecho interno el seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor en relación con los parámetros legales de las normas comunes.

Para ilustrar un ejemplo muy sencillo: Francia introdujo con la Ley Badinter de 5 de julio de 1985 un sistema de rigurosa responsabilidad civil objetiva, lo que hace que las víctimas de un accidente puedan ejercitar una acción directamente contra cualquier asegurador implicado en el mismo, sea el asegurador del responsable o no.





Problemas prácticos del estacionamiento habitual del vehículo

Este principio, sin embargo es difícilmente conjugable en nuestro ordenamiento y si hubiera una opción similar, el asegurador afectado siempre tendría una vía de regreso contra el responsable o su asegurador.

Esto no siempre sucede en el Derecho Francés, con el nuevo concepto de estacionamiento habitual ya que en los casos especiales previstos, de placas falsas, caducadas o anuladas, el Fondo Nacional de Garantía francés, que asume solo un carácter subsidiario, responderá exclusivamente en aquellos casos en los que la víctima no tiene un asegurador implicado contra quien dirigirse. Por otro lado el asegurador francés que cubra el riesgo sin culpa nunca podría dirigirse contra el Fondo Nacional de garantía francés para reclamar por los daños causados por un vehículo provisto de una placa falsa, caducada o ilegal.

Por otro lado, cabe señalar que algunos seguros obligatorios en Europa otorgan una post-garantía automática de seguro a las pólizas, incluso las temporales, ya que estas están sometidas a la notificación y conocimiento por parte de la autoridad de control de la baja definitiva o de la caducidad de la garantía del seguro.

El concepto de estacionamiento habitual se identificó, inicialmente, con el territorio del estado en el que el vehículo estaba matriculado "territorio en el que está matriculado el vehículo", posteriormente el concepto mutó al Estado de la placa que el vehículo lleva incorporada "territorio del estado cuya matrícula ostente el vehículo" y en esta nueva fase evolutiva el legislador se centra en el territorio emisor de la placa que porta el vehículo "el territorio en el que se estaciona habitualmente un vehículo es el territorio al que corresponda la matrícula del vehículo, independientemente de si dicha matrícula es permanente o provisional" A pesar de que el legislador europeo parece haber dado con la clave de la solución más adecuada aun quedan muchos restos de siniestralidad en el sistema europeo que pueden dar origen a soluciones muy distintas a las previstas en la 5ª Directiva.

La ley 21 / 2007 de 11 de julio incluye el estacionamiento habitual en España de los vehículos que ocasionan accidentes en España, cuando carecen de matrícula o que tienen una matrícula que no les corresponda o ha dejado de corresponderles y además, carezcan de seguro.

También, se indica expresamente la irrelevancia de la condición temporal o definitiva de la matrícula del vehículo a la hora de concretar el lugar de estacionamiento habitual siendo que el hecho de que el vehículo lleve asignada una matriculación española es suficiente criterio de definición.

¿Que ocurrirá cuando una placa española que continua incorporada a un vehículo haya perdido su vigencia o haya sido dada de baja?

En tanto que la placa se mantenga físicamente unida al vehículo existe una presunción de estacionamiento habitual y por ello, el vehículo estaría protegido en último extremo por la garantía última del Consorcio de Compensación de Seguros, que en defecto de una póliza en vigor. Tengamos presente que el proyecto de nuevo Reglamento dispone que se entenderá que la matrícula ha dejado de corresponder a un vehículo cuando el permiso o licencia de circulación de dicho vehículo ha perdido su vigencia por estar éste dado de baja del Registro de Vehículos, ya sea de manera definitiva o provisional. Sin embargo nuestra legislación no condiciona la baja del permiso o la licencia a la retirada efectiva de las placas. De hecho es factible dar de baja en tráfico a un vehículo sin justificar el destino de las placas del mismo.

Más aún, será finalmente el Registro de matrículas el que determine si la placa está vigente o ha perdido su validez legal y en función de este criterio administrativo, el estacionamiento habitual quedará determinado.

EL RINCÓN DE LA SONRISA: Un caballo llamado Marilú

Estaba un tipo tranquilamente leyéndose el periódico en la terraza de la casa, cuando de pronto, viene su mujer por detrás y le da con una olla en la cabeza.

El hombre, medio desmayado le dice a la esposa: "pero, ¿qué pasa amor? ¿Qué te he hecho?"

La mujer le muestra un papelito que tiene escrito "Marilú" y le recrimina: "esto lo encontré en el bolsillo de tu pantalón. ¡Eres un infame, un sucio!" Y se echa a llorar.

El hombre se le acerca y le susurra: "amor, no me juzgues mal. ¿Te acuerdas que el sábado fui a las carreras de caballos? Marilú fue uno de los caballos por los que aposté".

La mujer se disculpa, pues se da cuenta de que sus celos son infundados, y se retira a seguir sus deberes en la cocina. El hombre sigue leyendo su periódico, cuando de pronto se aparece la mujer, que le vuelve a propinar otro golpe en la cabeza. Al cabo de 5 minutos, el hombre recupera el sentido y le cuestiona a la mujer: "y ahora ¿qué pasó?"

"Tu caballo te llama por teléfono", responde la mujer.

