



Boletín nº 8/ 08
7 de agosto de 2008

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

M^a Jose Fernández Martín



De nihilo, nihil fit

A partir de la entrada en vigor de la 5ª Directiva, con la nueva ley, tratándose de placas temporales españolas que hayan expirado su periodo de validez, su estacionamiento habitual pasará a ser automáticamente garantía del Fondo nacional del país donde ese vehículo cause un accidente. Por ello, el Registro de matricula española deberá funcionar de forma tal, que la caducidad de la placa temporal no renovada, genera la baja automática de dicho registro y por tanto, a su vencimiento sin renovación, deja de ser una placa afecta a la garantía del Estado español aunque siga incorporada al vehículo. Pero **¿y si existe un seguro emitido para esa placa con una duración superior a la vigencia de la misma?** En este caso hemos de entender que a los efectos de determinar quien ha de pagar la indemnización final, el estacionamiento habitual vinculado a la placa se mantiene en función y por razón del seguro

existente a los solos efectos de determinar quien ha de pagar la indemnización.

De la misma manera, por el efecto de la norma contenida en el apartado d) de este artículo 2, 1, las placas temporales europeas, vencida su validez temporal, y vencido el seguro concertado en el país de origen, pasan a ser riesgos situados en España cuando causen un accidente en territorio español, salvo que se pueda acreditar que tenían concertado un seguro con extensión temporal superior al del vencimiento de la placa. Por ejemplo el caso de las placas temporales alemanas de duración de un mes, pueden en determinados casos optar por el periodo de post-garantía de otro mes adicional, en cuyo caso el asegurador quedaría vinculado al pago de las indemnizaciones eludiendo el traspaso ficticio del estacionamiento habitual al país del accidente.

Hasta el momento actual, el caso más normal sería constatar la caducidad del seguro en función de la validez temporal de la placa, pero esto no siempre ha de coincidir necesariamente sino que habrá de estarse al caso concreto.

¿Que ocurriría en caso de un accidente provocado por un vehículo portador de placas falsas o sin placas pero que lleva las verdaderas en el maletero?

El artículo 11, 2 del Reglamento General del Consejo de Oficinas aprobado en 2003, ya preveía el cambio del estacionamiento habitual en caso de placas falsas, caducadas o dadas de baja y sin embargo algunos países han necesitado hasta 2007 para adaptar sus normativas, como el caso de España, Suiza, Portugal, Italia y algunos más. Esto hizo que Acuerdos entre oficinas como el de placas falsas y el de placas temporales se hayan mantenido vigentes hasta julio de 2007. El acuerdo de placas falsas determinaba que la responsabilidad de un vehículo provisto de una placa falsa era del país de la matricula emisor de la matricula legal si podía llegar a identificarse o por el contrario del país de la placa falsa en último extremo. En el caso de placas temporales, el Protocolo de Luxemburgo dotaba de una prórroga de un año a las placas excluidas de la aplicación del multilateral de garantía (placas temporales)

La Asamblea General del Consejo de Bureaux ha iniciado la adaptación de sus particulares acuerdos sobre placas falsas, regulado por el Convenio de Estocolmo firmado el 17 de Febrero de 1993, que queda cancelado para accidentes ocurridos con posterioridad al 11 de junio de 2007, fecha de efecto de la entrada en vigor de la 5ª Directiva.

Sin embargo para un supuesto concreto de placas falsas en el que las placas legítimas estaban en el maletero del vehículo, lo que permitió la inmediata identificación del mismo se ha considerado con carácter general que en estos casos el vehículo está habitualmente estacionado en el territorio del país en donde las placas fueron emitidas. Esto implica que el artículo 11.2 del Reglamento General, coincidente con el art1 de la 5ª Directiva, no podrá aplicarse a estos casos específicos. Es realmente curioso que antes de la entrada en vigor de una nueva norma ya puedan los diferentes organismos implicados en el funcionamiento del seguro internacional introducir excepciones y derogaciones al principio general.

En cuanto al acuerdo de placas temporales y el protocolo de Luxemburgo han quedado igualmente sin vigencia a partir de 11 de julio de 2007.

Merece la pena resaltar que sin embargo estas nuevas situaciones de "iuris" sobre el estacionamiento habitual no han sido recogidas en ningún apartado del artículo 11 sobre las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros, por entender que cuando se trate de accidentes causados en España por un vehículo portador de una placa falsa o de una placa que le ha dejado de corresponder, éste, será automáticamente y a los solos efectos derivados de la indemnización, considerado como un vehículo habitualmente estacionado en España. Ello implica que, para que el Consorcio de Compensación de Seguros se haga cargo de la indemnización que corresponda a un perjudicado, en estas circunstancias, deberá quedar indubitadamente probado que el vehículo era portador de una placa que no le corresponde o ha dejado de corresponderle (es decir que ha perdido su estacionamiento habitual) y que además carecía de un seguro que cubra la responsabilidad civil del conductor (vehículo sin seguro).





Estacionamiento habitual en España

Cuando se trate de un vehículo importado desde otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, durante un período máximo de 30 días, a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo, aunque éste no ostente matrícula española. A tal efecto dichos vehículos podrán ser asegurados temporalmente mediante un seguro de frontera.

También se atraen a la condición de vehículos con estacionamiento habitual en España los importados desde otro Estado miembro de la Unión Europea, durante un máximo de 30 días a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo, aunque éste no haya sido matriculado en España.

El texto de la ley dedica el artículo 2,1e) a establecer lo que el dictamen de Consejo de Estado denomina "regla beneficiosa" para los vehículos de reciente importación desde otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo. Aún cuando no ostente una matrícula española, durante el plazo de 30 días desde la aceptación de la entrega se entenderá que el vehículo tiene su estacionamiento habitual en España. En este caso, además, si el vehículo no está asegurado, la cobertura corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros (nuevo artículo de funciones del CCS art. 11, 1, g). Para evitar la carencia sistemática de aseguramiento en España, se habilita la posibilidad de concertar temporalmente un seguro de frontera. (Hay un total de 11 Estados miembros que han abierto sus sistemas de seguro de frontera para vehículos importados en la Unión Europea)

Cada año son miles las personas que solicitan matricular, en su Estado miembro de residencia, un vehículo importado previamente matriculado en otro Estado miembro. Puede tratarse de un vehículo de segunda mano, adquirido en otro Estado miembro por el propio solicitante o por un distribuidor autorizado, o un vehículo comprado nuevo en otro Estado miembro. Existen diferencias de precios significativas dentro de la Comunidad y es perfectamente normal que los ciudadanos deseen aprovecharse del mercado interior.

El plazo para la nueva matriculación de los vehículos no está armonizado. Este plazo varía enormemente dentro del EEE: un día en Irlanda; tres días en Austria; catorce días en Dinamarca; un mes en Finlandia, Portugal y Suecia; tres meses en Francia y el Reino Unido; seis meses en Grecia, Luxemburgo y España, y un año en Alemania, Italia, los Países Bajos y Noruega.

Durante el viaje hasta el Estado miembro de destino, el vehículo ha de estar cubierto por una póliza de seguros emitida por una compañía autorizada a operar en el Estado miembro de origen. Por lo general, este seguro a tan corto plazo, es proporcionalmente mucho más costoso que cualquier otro que cubra un periodo normal completo y a menudo resulta difícil encontrar una compañía dispuesta a ofrecer dicha cobertura a corto plazo.

Cuando el vehículo llega al Estado miembro de residencia del titular tiene que estar cubierto por el seguro hasta que se realice su nueva matriculación. En el Estado miembro exportador el seguro de vehículo no suele proporcionar cobertura durante este período y es difícil encontrar un seguro alternativo en el Estado miembro de destino.

La dificultad que entraña esta disposición se conecta con la falta de los oportunos controles administrativos que permitan identificar todos los casos de importación de vehículos. Es frecuente encontrar la importación de vehículos centroeuropeos realizados por personas físicas o jurídicas con residencia habitual en España que sin embargo mantienen las placas originales por periodos superiores a los legalmente permitidos. La rematriculación en España no siempre se cumple y menos cuando el vehículo de segunda mano debe pasar, además, los controles técnicos correspondientes. Normalmente este tipo de vehículos están provistos de una placa temporal de duración no superior a un mes, aunque pueden estar limitados a periodos más cortos aún (como las placas temporales amarillas alemanas cuya vigencia no supera los tres o cinco días) y circulan con relativa facilidad por España amparados en la confianza de la prohibición de control de las placas extranjeras.

Por lo tanto, por un período de 30 días desde la aceptación de la entrega del vehículo, el riesgo se considera que se encuentra situado en el país de la importación. Sin embargo, el vehículo sigue "habitualmente estacionado" en el país de origen (matriculación) mientras que solamente el riesgo se mueve al país de la destino.

El propósito de la disposición es asegurarse de que el comprador del vehículo tendrá la posibilidad para obtener un seguro en su país de residencia aun cuando que el vehículo todavía lleva una placa de registro extranjera (placa del país de origen, generalmente una placa temporal). En términos prácticos, esto significa que el comprador del vehículo podrá encontrar un seguro en el país donde se verifica la importación. Tal seguro se puede ofrecer por las empresas del seguro establecidas en el Estado miembro de destino, o por las empresas del seguro establecidas en otros Estados miembro que proporcionen servicios en el Estado miembro de la importación en libre prestación de servicios o libertad del establecimiento o bien por un temporal de seguro de frontera.

El texto de la ley recoge esta consecuencia normativa al incorporar en el Art. 2,e) final la mención de que dichos vehículos podrán ser asegurados temporalmente mediante un seguro de frontera y en al Art.11.1. g) la obligación del Consorcio de Compensación de Seguros de indemnizar los daños de los vehículos importados a España desde otro Estado miembro durante los 30 días siguientes al de aceptación de la entrega por parte del comprador cuando dicho vehículo careciera de seguro.





El certificado de siniestralidad

Expedición del certificado de siniestralidad correspondiente a los últimos 5 años, en 15 días desde la solicitud por el interesado tomador o propietario de un vehículo. Se obliga a las entidades aseguradoras a expedir el certificado de antecedentes de siniestralidad, previa petición del propietario del vehículo o del tomador del seguro, ampliando a cinco años el plazo sobre el que se certifica desde los dos años que preveía la anterior legislación.

Sobre la información que debe constar en los certificados de siniestralidad la DGS y FP considera que el certificado deberá referirse a la cobertura del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria con independencia de los siniestros que se hayan producido en relación con el resto de coberturas contratadas. De conformidad con la disposición aludida, las entidades aseguradoras están obligadas a emitir el certificado de antecedentes en relación únicamente a la cobertura de responsabilidad civil de suscripción obligatoria y tan solo respecto a los 5 últimos periodos de seguro. Por tanto, no están obligadas las entidades a hacer constar en el certificado otro tipo de información, como los antecedentes de siniestralidad en el resto de coberturas contratadas, el número de años que ha estado asegurado en la compañía, o las bonificaciones obtenidas por menor siniestralidad, que se venían disfrutando en su contrato de seguro.

A los efectos de lo dispuesto en el artículo 2.7 de la ley no cabría la posibilidad de asimilar a los certificados emitidos por la aseguradora los expedidos desde el fichero sectorial SINCO dado que este fichero solo puede informar de los datos que constan como tomador pero no los relativos a la siniestralidad. El fichero cuya titularidad es de Unespa y se nutre de los datos aportados por las propias aseguradoras que son las obligadas por la ley a facilitar dichos certificados de siniestralidad.

En virtud de lo dispuesto en la 5 Directiva, (artículo 4 ter) el certificado de siniestralidad podría ser expedido, a la libre decisión de cada Estado, bien por las entidades aseguradoras, bien por el organismo que el Estado miembro pueda haber designado para expedir tales certificaciones: sin embargo el texto de la ley no ofrece dudas y atribuye de forma expresa tal obligación a las aseguradoras sin que estas puedan derivar tal responsabilidad de emisión a un tercer organismo de carácter sectorial ya que la obligación aparece como algo intransferible en el texto legal.



EL RINCÓN DE LA SONRISA: No es lo mismo

No es lo mismo un libro de texto, que detesto los libros
 No es lo mismo ver las cataratas del Niágara en invierno que no me negarás que en invierno te acataras.
 No es lo mismo tener un Mercedes negro que verse negro para tener un Mercedes.
 No es lo mismo un futuro negro, que un negro en tu futuro.
 No es lo mismo comprarse un traje negro que verse negro para comprar un traje.
 No es lo mismo pisar la calle Claudio Cuello que pisar el cuello de Claudio en la calle.
 No es lo mismo decir golpea que te van a abrir la puerta que abre la puerta que te van a golpear.
 No es lo mismo niños en la parte trasera del auto producen accidentes a los accidentes en la parte trasera del auto producen niños.
 No es lo mismo tender a subir que subir a tender.
 No es lo mismo el puesto de pepitas que pepita cómo te has puesto.
 No es lo mismo Santiago de Compostela, que compóntelas como puedas con Santiago.

