



Boletín nº 2/17
7 de FEBRERO de 2017



**Aliena nobis, nostra
plus aliis placent**

("Las cosas de otros son más placenteras
para nosotros, y las nuestras lo son para
ellos").

(Publio Siro)

INFORMATIVO MENSUAL

IURA & PRÁXIS

**Crónica de actualidad internacional sobre
seguridad vial**

Por

Pedro M. Vicente Miñarro,
Experto en Derecho Europeo y siniestros internacionales

El último informe de la Comisión Europea sobre seguridad vial muestra por vez primera el porcentaje de lesiones graves por millón de habitantes desglosado por Estados miembros de la UE y nos muestra el gravísimo problema al que nos enfrentamos. Este informe se basa en datos estudiados con la clasificación MAIS+3, de acuerdo a la escala estándar MAIS para evaluar lesiones graves, que se utiliza como herramienta común y comparativa en la UE para definir dichas lesiones clasificadas como graves.

Las lesiones graves suponen un porcentaje superior al número de fallecidos, y según la Comisión Europea, este porcentaje es seguramente mucho mayor, puesto que, por citar un ejemplo, en muchos Estados los hospitales no registran que una determinada lesión es consecuencia de un accidente de tráfico.

Este informe revela la trascendencia y magnitud del problema al que se enfrenta la UE, con costes elevadísimos para nuestra sociedad y sistemas de salud que merecen unas políticas comunes de prevención y medidas legislativas también comunes que ayuden a mitigar y reducir las consecuencias de los accidentes de tráfico. Si bien se hace cada vez más necesario armonizar las diferentes legislaciones en la UE para proteger a las víctimas de accidentes de tráfico y tender al principio de *restitutio in integrum*, independientemente del Estado en que se produzca el accidente con el objetivo de reducir las grandes diferencias indemnizatorias que existen entre los Estados de la UE, no es menos cierto que al mismo tiempo y en paralelo se debe avanzar en medidas uniformes sobre la seguridad de los vehículos que circulan por las carreteras de la UE y asimismo, establecer un mayor control sobre la inversión en las infraestructuras que realizan los diferentes Estados.

Aunque hay enormes diferencias entre los diferentes Estados de la UE, se pueden extraer algunos datos comunes que se desprenden del informe y sobre los que hay que incidir:

El número de fallecidos por accidentes de tráfico en la UE ha ido disminuyendo significativamente desde 2001 hasta 2013, año en que se detiene el decremento. En los últimos años que estudia el informe el número de fallecidos se mantiene uniforme, incluso con un ligero repunte.

La media de reducción de muertes en la UE desde el año 2010 al 2015 ha sido de un 17%, con datos significativos positivos de Portugal, con una reducción del 37% y negativos de Luxemburgo, con un aumento de fallecidos del 13%.

El 55% de los accidentes con fallecidos se producen en carreteras secundarias, un 37% en zonas urbanas y únicamente un 8% en autopistas y autovías.

Respecto a las franjas de edad de los fallecidos en la UE, un 19% de los fallecidos eran menores de 25 años, un 35% tenían entre 25-49 años, un 20% tenían una edad comprendida entre los 50 y los 64 años y un 26% superaba los 65 años. Estos datos cambian significativamente si atendemos exclusivamente a los fallecidos en áreas urbanas, donde los fallecidos mayores de 65 se elevan al 36%, sobre todo, debido a atropellos como peatones.





Crónica de actualidad internacional en seguridad vial

Por

Pedro M. Vicente Miñarro,

Como se indica textualmente en el informe publicado por la Comisión Europea, “*El objetivo de la UE es reducir a la mitad el número de muertes en las carreteras europeas en el año 2020*”.

El objetivo debería ser aún más ambicioso y debe también enfocarse en la disminución de los, en ocasiones relegados, elevados números de lesionados graves.

Asimismo, en un interesantísimo documento comparativo elaborado por WHO (World Health Organization), Organización dependiente de la UN para el territorio europeo, que debería ser digno de un cuidadoso y crítico estudio, se puede observar las diferentes legislaciones que cada Estado establece acerca del uso de los cinturones de seguridad, obligatoriedad del casco elementos de seguridad para los menores, alcohol y conducción, uso de teléfonos móviles al volante, políticas para incentivar el uso de transporte público, de la bicicleta, tratamientos médicos estatales tras el accidente, existencia de auditorías etc, que no hace más que ahondar y consolidar la convicción de que, aparte de las reglamentaciones comunes tendentes a la ley aplicable, por ejemplo en relaciones extracontractuales (Reglamento (Ce) No 864/2007 del Parlamento Europeo, también se debe tender hacia una armonización de legislaciones relativa a garantizar la seguridad vial de todos los usuarios, siguiendo la estela de la DIRECTIVA (UE) 2015/413 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 11 de marzo de 2015 por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial, de especial reflexión sus considerandos 5 y 17:

- (5) Conviene fomentar una mayor convergencia de las medidas de control entre los Estados miembros y que la Comisión examine, a este respecto, la necesidad de elaborar normas comunes para el equipamiento automático destinado a los controles de seguridad vial.
- (17) Con el fin de aplicar una política de seguridad vial encaminada a conseguir un alto nivel de protección de todos los usuarios de la red viaria de la Unión, y teniendo en cuenta la amplia diversidad de circunstancias existentes en la Unión, los Estados miembros deben actuar, sin perjuicio de otras políticas y legislaciones más rigurosas, para garantizar una mayor convergencia de las normas de tráfico y su aplicación entre Estados miembros. En el marco de su informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación de la presente Directiva, la Comisión debe examinar la necesidad de elaborar normas comunes con el fin de establecer métodos, prácticas y normas mínimas comparables a escala de la Unión, teniendo en cuenta la cooperación internacional y los acuerdos existentes en el ámbito de la seguridad vial, en particular la Convención de Viena sobre la circulación vial, de 8 de noviembre de 1968.

Pero esta Directiva, aun reconociendo su importante labor, aborda sólo un aspecto relativo a la Seguridad Vial, el relacionado con las infracciones y sanciones de tráfico y su repercusión transfronteriza. Es un aspecto verdaderamente importante en el objetivo de disminuir los fallecidos y lesionados graves, pero no es el único.

La magnitud del problema bien merece un enfoque más ambicioso e integral a nivel europeo, que aborde la importancia de la inversión en infraestructuras y red viaria, una educación vial común o la homogeneización de las normas mínimas europeas de seguridad en los vehículos.

Pedro M. Vicente Miñarro

Desarrolla su labor profesional en Verti y MAPFRE

Documentación:

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/roadsafety_scoreboard_2015.pdf

http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0020/318017/European-country-profile-global-status-report-road-safety-2015.pdf?ua=1





PROCEDIMIENTO PARA LA MATRICULACION DEL VEHÍCULO POR CAMBIO DE RESIDENCIA

PASOS A SEGUIR

1º Solicitar en su Administración de Hacienda la exención del pago del impuesto de matriculación de vehículo por tratarse de un cambio de residencia.

2º Pago del impuesto municipal del vehículo.

3º Realizar la ITV del vehículo

4º Presentar la anterior documentación en la Jefatura de Tráfico para la obtención de las placas de matrícula.

Las condiciones principales para la concesión de la franquicia son:

Que se haya residido en el extranjero durante más de 12 meses.

Que el vehículo se encuentre en poder del importador como mínimo 6 meses antes de darse de baja en su anterior residencia

Nota: es muy importante que para poder obtener la franquicia del impuesto de matriculación que se menciona en el punto 1º se solicite dentro del plazo de un mes a contar desde la fecha de despacho del automóvil en la Aduana .

DOCUMENTACION PARA LOS TRÁMITES DE MATRICULACIÓN

Estos trámites deben de realizarse dentro de los 30 primeros días de entrada del vehículo en España.

•Inspección Técnica de Vehículos:

Es un trámite obligatorio para cualquier vehículo que circule por España con independencia de su lugar de origen. Todos los vehículos de la UE tiene que pasar este trámite pero aún no hay convalidación entre estados de la Unión Europea, por lo tanto, tendrá que pasar la ITV aunque el vehículo haya pasado esta inspección con anterioridad en el país de origen.

Al pasar la ITV le van a pedir la siguiente documentación:

•Homologación Europea ó Ficha de Homologaciones parciales.

•Documentación original del vehículo y la factura o contrato de compra-venta original. Es importante que traduzca por medio de un traductor jurado estos documentos.

•DNI o pasaporte.

•Homologación

: Todos aquellos vehículos fabricados con posterioridad a 1996 han obtenido la homologación europea, esto es, que debido al reconocimiento mutuo de homologaciones de cada Estado Miembro de la UE se garantiza la equivalencia de la homologación en cualquier Estado de la Unión Europea. Sin embargo, para aquellos vehículos fabricados con anterioridad a 1996 tendrá que tramitar usted la homologación por su cuenta. Para ello lo mejor es que se ponga en contacto con el Centro de Inspección técnica más cercano a su domicilio para que le informen donde puede realizar este trámite.

Impuesto de Matriculación: debe rellenar el formulario 576 en la Jefatura Provincial de Tráfico de tu Municipio.

•Impuesto sobre el valor añadido (IVA); Si usted es un particular y adquiere el vehículo a una empresa, el IVA estará incluido en el precio de la compra del coche y no deberá ser pagado en España.

Recuerde guardar la factura de compra.

En caso de que adquiera el vehículo a un particular, el IVA estará incluido en el precio de compra del vehículo pero deberá pagar además el impuesto de transmisión patrimonial.

•Además deberá abonar los impuestos municipales. Para matricular el vehículo tiene que personarse en la Jefatura Provincial de Tráfico provisto de:

•Ficha técnica del vehículo

•Homologación o certificado de conformidad Europeo

•El justificante del pago del impuesto de matriculación

•Justificante del Pago del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales o, en su

caso, el IVA, la Factura de compra (y su traducción), y, por supuesto, su documentación personal.

EL RINCÓN DE LA SONRISA: Cosa del Bronceado

