

EL ESTACIONAMIENTO HABITUAL DE LOS VEHÍCULOS Y OTRAS MODIFICACIONES QUE AFECTAN A LA LIBRE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

por

M^a José Fernández Martín



INESE
XXIII Congreso de Derecho de la Circulación
2007

EL ESTACIONAMIENTO HABITUAL DE LOS VEHÍCULOS Y OTRAS MODIFICACIONES QUE AFECTAN A LA LIBRE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

Cambios en el concepto de estacionamiento habitual

El próximo **11 de junio**, un **nuevo texto de Ley** entrará en vigor para dar una nueva regulación a varios aspectos de la responsabilidad civil y el seguro en la circulación de vehículos a motor. Esta nueva versión legal introduce **importantes cambios al texto refundido aprobado por RD Legislativo 8/2004 de 29 de octubre** para traer al derecho interno las obligaciones que incumben al Estado español en la adaptación a la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2005 (Directiva 2005/14/CEE).

Desde la primera Directiva 72/166/CE a la quinta Directiva 2005/14/CE, el **ámbito del seguro del automóvil se ha ampliado**, en particular, mediante una cooperación reforzada entre Estados miembros para garantizar la compensación de las víctimas de accidentes de circulación en todo el ámbito del Espacio económico Europeo. Esta situación compromete la realización del objetivo fijado por el artículo 29 del Tratado UE, el de ofrecer a los ciudadanos un elevado nivel de protección en un espacio de libertad, seguridad y justicia

Las **acciones de la Unión Europea** se han encaminado hacia la **armonización progresiva** de las normas reguladoras del seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor, dado que el tráfico y los movimientos entre Estados miembros constituyen una vía inequívoca para la consecución de un mercado común y facilitar la libre circulación de personas y mercancías.

Entre las modificaciones más llamativas encontramos los cambios que se introducen en el concepto del estacionamiento habitual de vehículos.

El concepto de estacionamiento habitual fue diseñado por la Unión Europea para sentar la base jurídica en virtud de la cual cada Estado miembro debía asumir una garantía internacional de responsabilidad civil por razón de los vehículos bajo su control frente a los demás Estados y se perfiló como un principio de magnitud suficiente para solapar cualquier efecto derivado de los particulares sistemas de aseguramiento establecidos por cada uno de ellos.

Sin embargo, lo que debiera haber sido una base incuestionable de la estructura internacional del seguro de responsabilidad civil de automóviles, ha generado mayor conflictividad de la que cabría esperar.

En 1972 una primera versión la recogió la primera Directiva como “territorio en el que está matriculado el vehículo” pero solo 10 años después, la segunda directiva del 84, modificaba el concepto como “territorio del estado cuya matrícula ostente el vehículo”. La diferencia no era banal. En el primer caso, el legislador confió en que los vehículos siempre estaban matriculados, pero no tuvo en consideración que la matrícula que pudiera llevar un determinado vehículo no fuera la que la autoridad competente en el Estado miembro de matriculación le hubiera asignado legalmente. En estos casos podía interpretarse que solo la placa legal era suficiente para vincular al Estado del estacionamiento habitual.

La reforma del 84, llevó a la praxis de considerar que la placa que porta el vehículo (sea legal o no) es la determinante del estacionamiento habitual. Por tanto, según la 2ª Directiva, cuando la placa que portaba un vehículo era falsa, cuando había agotado su validez por su naturaleza temporal o había caducado por su falta de renovación, esto no representaba ningún obstáculo para continuar vinculando el estacionamiento habitual de la placa en el país al que esta presuntamente correspondía.

Tampoco las directivas habían tenido en cuenta la disparidad de sistemas de matriculación existentes en los Estados miembros, y así mientras el área latina ofrecía un sistema de matrículas permanentes, el área centroeuropea se basaba en la existencia de placas temporales y placas permanentes renovables, lo que sin duda generaba una mayor divergencia de criterios sobre la validez de las placas de matriculación en el tiempo.

Sin embargo, aunque el legislador europeo escribió que “para determinar si un vehículo tiene su estacionamiento habitual en un Estado miembro, el criterio más sencillo sigue siendo el uso de una matrícula de dicho Estado” esta teoría fue fuertemente combatida. Ya que no solo no satisfizo a casi nadie y menos a los aseguradores y Fondos de Garantía, que empezaron a pagar siniestros por placas fraudulentas, sino que encontró toda la argumentación en contra, incluso provocó que el Alto Tribunal de Luxemburgo, en el famoso y conocido **Caso Fournier**, (en el asunto C-73/89) salvara de la quema el concepto abriendo una puerta lateral y reconociendo que las Oficinas nacionales podían llegar a acuerdos distintos para interpretar el alcance del concepto del estacionamiento habitual, contenido en la Directiva, en caso de placas falsas.

“El apartado 4 del artículo 1 de la Directiva 72/166 del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, en su versión modificada por la Directiva 84/5, debe interpretarse en el sentido de que, en el caso de un vehículo que lleva al atravesar la frontera una matrícula válidamente expedida por las autoridades de un Estado miembro, pero falsa por tratarse en realidad de una matrícula atribuida a otro vehículo, es preciso considerar que dicho vehículo tiene su

estacionamiento habitual en el territorio del Estado que expidió la mencionada matrícula.

Esta interpretación no prejuzga la cuestión de cuál de las oficinas centrales nacionales deberá soportar, en virtud de lo dispuesto en el convenio que las vincula, la carga de la indemnización de la víctima de un accidente cuyo responsable conducía un vehículo en las circunstancias contempladas más arriba. En efecto, el convenio entre oficinas centrales nacionales, aunque emplee términos idénticos a los de la Directiva, sigue siendo un acto de Derecho privado cuya interpretación compete únicamente al Juez nacional."

Similar solución fue la adoptada en el caso Gambetta ..."*Cuando un vehículo lleva una placa de matrícula regularmente emitida, debe considerarse como habitualmente estacionado, en el sentido de la Directiva 72/ 166 del Consejo de 22 de abril de 1972, sobre el territorio del Estado de matriculación incluso si en el momento considerado la autorización de utilizar el vehículo había sido retirada"*.

Las oficinas nacionales pactaron mediante un Convenio firmado en 1991 que en caso de placa falsa, el estacionamiento habitual quedaría definido por la legítima matriculación del vehículo, investigada a través del nº de bastidor y que solo cuando fuera imposible determinar la verdadera placa, el siniestro sería a cargo del país de la placa falsa. Este Convenio firmado por los Estados miembros de la UE generó un sinnúmero de conflictos y discusiones que durante más de una década han enfrentado a las Oficinas nacionales, máxime cuando había Fondos Nacionales que asumían directamente los casos de las placas falsas extranjeras como vehículos sin identificar mientras que otros, por el contrario, consideraban que la placa (verdadera o falsa) extranjera era la clave de la garantía internacional.

A consecuencia de las sentencias del Tribunal, las oficinas nacionales suelen estar obligadas a ocuparse de las consecuencias económicas de accidentes que no tienen ninguna relación con el Estado miembro en el que están establecidas. No obstante, las sentencias del TJCE no son óbice para que el legislador comunitario contemple una solución distinta para más adelante. El Consejo de oficinas de seguros ha sugerido que, en el caso de los vehículos sin matrícula o con una matrícula no correspondiente, el territorio en que se estaciona habitualmente el vehículo debe ser, a efectos de liquidación, el territorio del Estado miembro en que se ha producido el accidente

En julio de 2003, un nuevo Reglamento General del Consejo de Oficinas anticipa la normativa internacional contenido en la 5 Directiva, y se considera que los vehículos que requiriendo una placa de matrícula para circular que lo hagan sin placa de matrícula ("no plate bears") o que sean portadores de una placa falsa ("not longer exist"), o de una placa caducada ("Not longer legally issued") se entienden habitualmente estacionados en la país donde hayan causado un accidente. En casos de placa falsa, inexistente o caducada, la placa de matriculación nunca servirá para determinar el Estado del estacionamiento habitual y la garantía de responsabilidad civil se desplaza

hacia el Fondo nacional de Garantía del país donde ese vehículo ha causado un daño.

El artículo 11,2 del Reglamento General del Consejo de Oficinas coincide con el artículo 1-1b) de la Quinta Directiva que redefine el concepto de estacionamiento habitual. "en el caso de vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo, involucrados en un accidente, el territorio del Estado en que haya tenido lugar el accidente, a efectos de liquidación del siniestro".

El legislador Comunitario aborda en el considerando nº 5 de la nueva Directiva que: "De conformidad con la Directiva 72/166/CEE, se considera que el territorio del estacionamiento habitual de los vehículos que llevan placas falsas o ilegales es el territorio miembro que expidió las placas originales. Esta norma a menudo implica la obligación para las oficinas nacionales de seguro de soportar las consecuencias económicas de accidentes que no tienen ninguna relación con el Estado miembro en que están establecidos. Sin modificar el criterio general de la matrícula para determinar el territorio del estacionamiento habitual del vehículo conviene establecer una **norma especial** en el caso de un accidente causado por un vehículo que no lleva ninguna matrícula o que lleva una matrícula que no corresponde o ha dejado de corresponder al vehículo. En este caso y con el único objeto de liquidar el siniestro, el territorio del estacionamiento habitual del vehículo **debe considerarse como el territorio en que se ha producido el accidente**".

Así, el nuevo artículo 1 de la 5 Directiva vuelve a cambiar el concepto del estacionamiento habitual e introduce dos precisiones:

- A) La primera es que 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. Con ello el legislador hace manifiesta expresión de la no distinción entre placa definitiva y placa temporal. Sin embargo, lo cierto es que ha habido dificultades en el caso de algunos vehículos con placa provisional para encontrar cobertura de seguro en el Estado miembro en que están matriculados. Para evitar todo malentendido de esta disposición se ha cambiado la definición incluyendo una referencia explícita a las matrículas provisionales
- B) Establece que a efectos de la liquidación de siniestros, tendrán su estacionamiento habitual en el país donde hayan causado un accidente, aquellos vehículos desprovistos de una placa de matrícula, o que sean portadores de una placa de matrícula que no les corresponda o haya dejado de corresponderles. Con esta norma especial, el legislador comunitario busca ofertar una solución que no constituya una manifiesta injusticia respecto al Estado miembro que expidió las placas originales cuando éstas hayan perdido su validez o legitimidad.

La dificultad que entraña esta nueva ordenación apunta hacia un importante cambio en la concepción europea de los sistemas de matriculación y la garantía internacional de los mismos ya que los países latinos y en general los que se basan en sistemas de placas permanentes presentan mayores dificultades de control de sus parques automovilísticos que aquellos otros en los que la renovación periódica de la placa (incluso en sistemas de placas permanentes) se controla, supeditada la renovación de la misma, al cumplimiento de las obligaciones de todo orden que incumben al propietario del vehículo y por supuesto están incluidas las obligaciones del aseguramiento.

En la **Exposición de Motivos del Proyecto de Ley** que se tramita actualmente en el Parlamento por vía de urgencia se hace referencia al cambio del concepto del estacionamiento habitual como cuestión de gran relevancia a la hora de determinar, entre otros aspectos, quién debe hacer frente, en última instancia, a la indemnización. La Exposición de Motivos menciona dentro de este apartado tanto las modificaciones que afectan al concepto de estacionamiento habitual de las placas temporales y definitivas, como los casos derivados de placa falsa, caducada o ilegal, como al nuevo sistema de desplazamiento de garantía en el caso de vehículos importados. Sin embargo y como veremos más adelante mientras que los cambios de concepto en el estacionamiento habitual, aplicables a los dos primeros supuestos, persiguen establecer una regla especial fija, los relativos al tratamiento de vehículos importados llevan a soluciones mucho más complejas, basadas en la excepcionalidad y articuladas en virtud del juego de las distintas legislaciones afectadas en cada situación.

Centrados en el Proyecto de Ley, **el nuevo artículo 2,1ª)** *“Se entiende que el vehículo tiene su matriculación en España: a) Cuando tiene matrícula española, independientemente de si dicha matrícula es definitiva o temporal.”* Se establece por primera vez la no distinción de la validez temporal de las placas y lo hace con trascendencia práctica a efectos de aseguramiento, dado que en España no existen placas exentas de la obligación de asegurarse, tanto las placas definitivas como las temporales tienen a efectos de seguro los mismos requerimientos.

El **artículo 2,1d)** especifica que a los efectos de liquidación de un siniestro, también se entiende que el vehículo tiene su estacionamiento habitual en España en caso de accidentes ocasionados en territorio español por vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda al vehículo. Con ello se evita que en el caso de daños causados por vehículos provistos con placas falsas o ilegales sean cargadas las consecuencias derivadas de tales daños contra el Estado que expidió las placas originales, país del que los mencionados vehículos ya han salido del efectivo control de los mismos. Además en este mismo artículo se hace una remisión reglamentaria para determinar con precisión cuando se considera que una matrícula no corresponde o ha dejado de corresponder a un vehículo.

El borrador de proyecto de real decreto por el que se aprueba el reglamento sobre Responsabilidad civil y seguro, dispone en el **artículo 2 apartado 4** que *“A los efectos de lo dispuesto en el artículo 2.1 del texto refundido de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor 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”*. Y añade, además, 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 vigencia por estar dado de baja, ya sea definitiva o provisional, del registro de vehículos”*

¿Que ocurrirá cuando una placa temporal española haya perdido su vigencia? Hasta el momento actual el caso más normal sería constatar la caducidad del seguro en función de la validez temporal de la placa. No obstante, el vehículo seguiría vinculado permanente a España en tanto que la placa se mantuviera físicamente unida al vehículo y por ello, el vehículo estaría protegido por la garantía última del Consorcio de Compensación de Seguros, que en defecto de una póliza en vigor, se mantendría con carácter de permanencia. A partir de la entrada en vigor de la 5ª Directiva con la nueva ley, la placa temporal expirada pasa a ser automáticamente garantía del Fondo nacional del País donde ese vehículo causó un accidente.

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.

La razón de ser de estos cambios deriva del hecho de que el concepto de estacionamiento habitual no es estático. Es decir, el estacionamiento habitual no sigue en realidad la placa, sino que obedece a la normal ubicación geográfica del vehículo de forma permanente o estable en un determinado territorio que debe coincidir con el de residencia habitual de su titular y eso es algo que la propia jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea ha dejado claro en numerosas ocasiones y ello tiene un reflejo en la propia jurisprudencia nacional, cuando progresivamente el criterio de las Audiencias Provinciales ha ido dejando paso al concepto de estacionamiento habitual ligado a la residencia del titular como es el caso de numerosas sentencias entre las que cabe citar:

La sentencia **433/2000 de la AP de Málaga (AC2000/5076)** en la que se lee:

“Ciertamente el artículo 2 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor dispone que se entiende que el vehículo tiene su estacionamiento habitual en España cuando ostenta matrícula española, lo que no quiere decir que un vehículo con matrícula española no puede tener su estacionamiento habitual fuera de España, ni tampoco que un vehículo con matrícula extranjera no pueda tener su estacionamiento habitual en España, que es lo que sucede en el caso que se contempla, pues el

vehículo marca BMW matrícula alemana GG-...-..., causante de los daños cuya indemnización reclama al demandante, tiene su estacionamiento habitual en España al ser propiedad de la Empresa xxxx, con domicilio en calle xxx núm. ..., xxxxxx de Najar”;

en la misma línea la **SAP Burgos (Sección 2ª) de 1 septiembre de 1998 (AC 1998, 8811)** proclama *“la responsabilidad del Consorcio cuando el daño es causado por un vehículo no asegurado, señalando que para ello no es necesario que el vehículo en cuestión esté matriculado en España, pues por «estacionamiento» debe entenderse la acción y efecto de situar alguna cosa en un lugar, y por «estacionamiento habitual» la acción y efecto de situar esa misma cosa en un lugar con asiduidad, con continuación o por hábito, de tal manera que las presunciones acerca de lo que se entiende por establecimiento habitual de un vehículo en España, lo son a los solos efectos de determinar qué vehículos están sujetos a la obligación de aseguramiento obligatorio y, entre ellos los vehículos matriculados en España o que lleven un signo distintivo análogo a la matrícula, lo que no excluye en absoluto que también estén sujetos a la misma obligación de aseguramiento otros vehículos que no se encuentren en alguno de dichos supuestos, como, por ejemplo, los vehículos que deben estar matriculados en España y no lo están, pues sería absurdo entender que quien incumple un deber legal queda autorizado para incumplir otro, y es obvio que también tienen estacionamiento habitual en España los vehículos que no están matriculados en España ni asegurados, pero son utilizados y estacionados habitualmente en territorio español;”*

SAP núm. 644/2002 de Lérida, de 24 septiembre (JUR 2002, 257268) , conforme otros precedentes de AA PP, respecto de un supuesto similar, en el que al tratarse de un accidente ocasionado por un vehículo con matrícula extranjera, no asegurado, cuyo conductor era una persona extranjera domiciliada en España, y por lo tanto, utilizaba el vehículo en España (en el presente caso el conductor es español y domiciliado en San Fernando de Henares, del que puede efectuarse análoga inferencia), especificó que la cuestión estribaba en determinar el alcance del concepto de estacionamiento habitual en España; ya que en el artículo 8.1.b) de la Ley Sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (RCL 1968, 690) y en el art. 30.1.b) de su Reglamento (RCL 2001, 126) se establece entre las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros la de *«Indemnizar los daños a las personas y en los bienes ocasionados con un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en España cuando dicho vehículo no esté asegurado»*

Sentencia Audiencia Provincial Madrid núm. 541/2003 (Sección 4ª), de 17 noviembre (JUR 2004/232681) " en los citados preceptos se establecen unas presunciones legales que no conllevan la exclusión del concepto de vehículo con estacionamiento habitual en España a los vehículos que se utilizan habitualmente en el territorio español aunque estén matriculados en el extranjero, interpretándose en la última de las sentencias citadas que las presunciones que contiene el art. 2.1 de la citada Ley (RCL

1968, 690) acerca de lo que se entiende por estacionamiento habitual lo son a los solos efectos de entender que están sujetos a la obligación de aseguramiento obligatorio los vehículos que se encuentren en alguno de dichos supuestos. Dicho criterio se considera equitativo y ha de acogerse por resultar coherente con la finalidad de complementar la cobertura de los derechos de las víctimas de los accidentes de circulación por la propia del Consorcio de Compensación de Seguros, que conlleve la procedencia de evitar interpretaciones restrictivas en cuanto a la responsabilidad del citado Organismo... En definitiva, aplicando la anterior doctrina, los vehículos que se utilizan habitualmente en territorio español tienen estacionamiento habitual en España, aunque lleven matrícula extranjera, y aun cuando se establezca legal y reglamentariamente, además a efectos de seguro obligatorio, otros supuestos en que se presume que los vehículos tienen estacionamiento habitual en España».

Sentencia Audiencia Provincial Baleares núm. 284/2005 (Sección 1ª), de 31 octubre (JUR 2006/168988) "El Bureau Central Francés informa (siempre desde los datos consignados en el parte amistoso de autos) que la matrícula que presuntamente ostentaba el vehículo causante del accidente, así como la 1927-NX-93 no han sido todavía expedidas en Francia (... n'ont pas été délivrés en France) y todas cuantas resultan del juego combinado de letras, en tanto posible error en su transcripción, no pertenecen a un vehículo de la marca Renault. Siendo ello así, es imposible afirmar aquí que el vehículo ostentara matrícula francesa, ni cual era, en realidad la verdadera, siendo en definitiva una pura incógnita tanto la nacionalidad del vehículo como su estacionamiento habitual. En consecuencia, es de plena aplicación el art. 8.1 a) de la Ley y 30.1 a) del Reglamento".

Sentencia Audiencia Provincial Valencia núm. 119/2006 (Sección 11), de 8 marzo (JUR 2006/286145) conforme al art. 2.1 párrafo segundo de la misma Ley "se entiende que el vehículo tiene su estacionamiento habitual en España: cuando ostenta matrícula española; cuando tratándose de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, pero éste lleve placa de seguro o signo distintivo análogo a la matrícula, España sea el Estado donde se ha expedido esta placa o signo; cuando tratándose de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo, España sea el Estado del domicilio del usuario". No hallándose pues el Renault-Express, matrícula W-....-OO, conducido por D. Ángel, en ninguno de los supuestos mencionados de estacionamiento habitual en España, pues habiendo sido dado de baja en Tráfico el 4 de mayo de 2001, no tenía porqué tener matrícula, ni tenía porqué circular, se está en el caso de confirmar la sentencia apelada, ya que en estos casos de imposible aseguramiento por no hallarse legalmente matriculado el vehículo la cobertura del Consorcio es inexistente".

Sentencia Audiencia Provincial Alicante núm. 128/2006 (Sección 2), de 9 marzo (JUR 2006/264343) El legislador al establecer dichas presunciones ha querido precisar la obligación de aseguramiento en tales

supuestos, pero no configura una relación, a modo de numerus clausus, de los casos en que puede entenderse que el vehículo tiene su estacionamiento habitual en España. Con relación al supuesto contemplado en autos el turismo causante tiene efectivamente matrícula de Gibraltar, sin cobertura de seguro obligatorio, constando la residencia habitual en España de su conductor, xxxxx vecino inicialmente de Jijona, y posteriormente trasladado a la ciudad de Alicante, donde fue emplazado) y citado para el acto del juicio oral. En consecuencia cabe presumir el estacionamiento del vehículo de forma habitual en España, derivándose de dicho hecho la responsabilidad del organismo recurrente (igual criterio Sentencias de la Audiencia Provincial de Málaga de 31 de diciembre de 2001, Barcelona de 20 de marzo de 2003 y Alicante 4 de octubre de 2004”).

En el orden internacional, existe un progresivo abandono de la evidencia de aseguramiento mediante el **soporte papel por la evidente vulnerabilidad del medio**. Esta circunstancia está llevando a los Estados más preparados a eliminar la prueba del seguro como una obligación del titular o poseedor del vehículo. En concreto Alemania ha eliminado la necesidad de probar el aseguramiento ya que en Alemania, la policía puede desde sus dotaciones comprobar instantáneamente la situación real del vehículo en orden a comprobar en tiempo real la regularidad del estacionamiento habitual del vehículo sobre territorio alemán. Se considera que el control del correcto estacionamiento habitual es una función de carácter público y por tanto son las autoridades quienes deben tener detectado y en orden la situación legal, fiscal, administrativa y de aseguramiento de todos los vehículos que circulan por su territorio. Con ello Estados miembros como Alemania ponen en práctica y obligan a agilizar al resto de Estados miembros sistema fiables que permitan la consulta en tiempo real de las placas de matrícula estacionadas en su territorio. Las desigualdades derivan de la diversidad de sistemas de matriculación y control de legalidad de los vehículos, lo cual no ayuda a resolver el problema, ni siquiera posibilita su resolución a corto o medio plazo.

Solo adecuados sistemas de control interno en cada Estado miembro sobre los vehículos estacionados en su territorio puede canibalizar los niveles de fraude y de ilegalidades que se hacen patentes respecto del uso y el no control de vehículos extranjeros cuando han cambiado de hecho, que no de derecho su efectivo estacionamiento habitual al desplazarse permanentemente a otro Estado miembro distinto al la matriculación.

Tras el oportuno ordenar “la casa” equivale a base de datos de matriculaciones limpias y reales + base de datos de seguro actualizadas puntualmente, se impone la necesidad de ordenar lo “foráneo” y empezar a controlar que los vehículos importados tanto de derecho como de facto, deben pasar por los filtros fiscales y administrativos que permitan su normal regularización sin que España tenga por que constituir un paraíso de fraude a los vehículos de matrícula no nacional.

Vehículos de importación

Esto nos lleva al **artículo 4, 4 bis, de la 5ª directiva** que establece que *“cuando un vehículo se haya expedido para su importación de un Estado miembro a otro, podrá considerarse que el estado miembro en que se sitúa el riesgo es el estado miembro de destino, inmediatamente después de la aceptación de la entrega por el comprador durante un periodo máximo de 30 días, aunque el vehículo no haya sido matriculado oficialmente en el Estado miembro de destino.”* *“En caso de que el vehículo resulte involucrado en un accidente durante el periodo mencionado (30 días), el organismo indicado (Fondo de garantía) del Estado miembro de destino será responsable de la indemnización prevista en el mismo artículo.”*

En paralelo, el Proyecto de ley español 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 habilitado 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 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 impunidad por España amparados en la confianza de la prohibición de control de las placas extranjeras.

Sin embargo debe hacerse notar que la Directiva no traslada de forma definitiva el estacionamiento habitual del vehículo importado el Estado miembro de destino, sino que lo hace solo por un periodo de 30 días. ¿Que debemos entender que acontece transcurrido ese periodo?: la solución dada por el grupo de EIOPC de la Comisión Europea en su reunión de 26 de septiembre de 2006 se refiere al hecho de que "Arte. 4 (4) (a) la finalidad principal de esta disposición es permitir a la gente que desea comprar un vehículo nuevo o de segunda mano en otro Estado miembro del EU (país de origen del vehículo) pueda encontrar una garantía de seguro en su país de origen (país de destino final donde estará el estacionamiento habitual). 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.

Esta cuestión es relevante para el sistema de reembolso entre las oficinas nacionales en caso de que el vehículo causara un accidente. Si el vehículo no se matricula en el país de destino dentro del período de 30 días, el riesgo se mueve de nuevo al país de matricula. Si ha expirado la placa original del vehículo, y el vehículo causa un accidente, el régimen del artículo 1 (1) (b) en "las placas falsas o ilegales" será, entonces, el aplicable.

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 miembros que proporcionen servicios en el Estado miembro de la importación en libre prestación de servicios o libertad del establecimiento.

Se deja abierto a los Estados miembros para determinar el momento de la aceptación de la entrega; ésta es una cuestión de ley civil nacional y dependerá del contrato de compra en cada caso individual.

En lo que concierne a demandas referentes a los accidentes que ocurren durante el período de 30 días fuera del país de origen, la responsabilidad incumbe al fondo de garantía del país de la importación (establecido en el párrafo 2 del artículo 4 (4) (a) por los accidentes causados por los vehículos sin seguro comprados en otro país del EU se debe entender como responsabilidad final. El texto del proyecto de ley recoge esta consecuencia normativa al incorporar en el Art. 11 g) la obligación del Consorcio 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.

Controles del seguro [apartado 2 del artículo 1]

Con objeto de facilitar la libre circulación de vehículos y personas en la Comunidad Europea, el artículo 2 de la Directiva 72/166/CEE prohibió los controles de la carta verde de los vehículos estacionados habitualmente en un Estado miembro que penetran en el territorio de otro Estado miembro.

Para hacer más fácil la interpretación y aplicación del término "controles por sondeo" de la Directiva 72/166/CEE, debía aclararse la disposición pertinente. La prohibición sistemática de realizar controles del seguro debía aplicarse a los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y a los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país, pero que penetren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro. Solamente podrán permitirse los controles no sistemáticos y no discriminatorios que se lleven a cabo en el marco de un control policial no exclusivamente dirigido a la verificación del seguro.

Sin embargo se ha venido produciendo una cierta confusión en relación con el alcance de los "controles por sondeo" mencionados en el apartado 1 del artículo 2. El primer problema de interpretación consiste en si la última frase del segundo párrafo de este artículo debe también aplicarse al primer párrafo. Es decir, ¿en qué medida se permiten los "controles por sondeo" en el caso de vehículos estacionados habitualmente en un Estado miembro que penetran en el territorio de otro Estado miembro- El segundo problema trata de la propia interpretación del término "controles por sondeo", cuyo significado no es evidente, sobre todo teniendo en cuenta la dificultad para encontrar una traducción apropiada en las demás lenguas comunitarias.

La Comisión quiere aclarar esta cuestión y propone que los controles del seguro relativos al tráfico intracomunitario puedan estar justificados, en ciertas condiciones, por motivos de orden público (por ejemplo: después de un accidente o una desgracia). Estas condiciones deben ser tales que los controles sean no sistemáticos, no discriminatorios y no estén dirigidos a la verificación del seguro.

El artículo 2, 4 del proyecto de ley introduce la regla relativa a los controles por sondeo y para evitar dificultades interpretativas se ha optado por transcribir literalmente el contenido del texto de la Directiva al establecer que “se podrán realizar controles no sistemáticos del seguro siempre que no sean discriminatorios y se efectúen como parte de un control que no vaya dirigido a exclusivamente a la comprobación del seguro.

El nuevo proyecto de ley mantiene el contenido del apartado 3 del artículo 1 respecto a la obligación de las autoridades aduaneras españolas serán competentes para comprobar la existencia y, en su caso, exigir a los vehículos extranjeros de países no miembros del Espacio Económico Europeo que no estén adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, y que pretendan acceder al territorio nacional, la suscripción de un seguro obligatorio que reúna, al menos, las condiciones y garantías establecidas en la legislación española. En su defecto, deberán denegarles dicho acceso. Dicha norma solo puede ser naturalmente interpretada a la luz de las consecuencias del Tratado de Schengen habida cuenta que las fronteras físicas con los restantes Estados miembros de la Unión Europea han desaparecido y por tanto el funcionamiento adecuado de la Administración de aduanas en el control de vehículos procedentes de terceros estados no pertenecientes al Espacio Económico Europeo solo podría hacerse efectivo en los puntos de acceso a territorio nacional no afectos al mencionado tratado.

Cobertura de todo el territorio de la Comunidad para toda la duración del contrato (estancias temporales en otros Estados miembros) [apartado 3 del artículo 4]

El primer guión del artículo 2 de la Directiva 90/232/CEE establece que el seguro obligatorio cubrirá todo el territorio de la Comunidad sobre la base de una prima única.

El apartado 3 del artículo 4 de la propuesta pretende aclarar esta obligación e impedir que los aseguradores lleven a cabo prácticas que limiten esta obligación. El objetivo es que una persona asegurada que se traslada de un Estado miembro a otro con carácter temporal, ya sea por motivos profesionales o privados, no debe verse privado ni directa ni indirectamente de la cobertura de seguro.

La Comisión Europea recibe gran número quejas de las dificultades para encontrar una cobertura de seguro durante una estancia temporal en el

extranjero a causa de las prácticas de ciertas compañías de seguros. Algunos aseguradores establecen en sus pólizas que el contrato expirará después de que el vehículo asegurado haya permanecido durante cierto período de tiempo en otro Estado miembro. Otros contratos estipulan que el asegurado tiene que notificar a la empresa de seguros si el vehículo permanece en el extranjero más allá de cierto período para poder revisar la prima. La ausencia de esta comunicación puede dar lugar a la rescisión automática del contrato.

Estas dos clases de cláusulas tienen efectos similares: perjudican la libre circulación de personas y el funcionamiento del mercado interior. Están en contradicción con el primer guión del artículo 2 de la Directiva 90/232/CEE, que obliga a los Estados miembros a velar por que las políticas de seguro obligatorio de los vehículos de motor cubran todo el territorio comunitario sobre la base de una prima única.

Puede ser preciso aclarar las directivas a este respecto para asegurar la aplicación efectiva de este principio, de modo que un asegurado que se traslade a otro Estado miembro de forma temporal, ya sea por motivos profesionales o privados, no se vea privado de la cobertura de seguro. No obstante, esto no debería afectar a las obligaciones que se derivan de la legislación nacional de los Estados miembros relativa a la matriculación de vehículos.

El Proyecto de Ley introduce en el artículo 4.1 la regla relativa a que la cobertura de seguro debe incluir cualquier tipo de estancia del vehículo asegurado en el territorio de otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo y durante toda la vigencia del contrato.

El problema de la circulación sin seguro

Así, el proyecto de Ley, añade en el artículo 3.1b) del texto refundido (Art. 1, párrafo 2º del proyecto) **la posibilidad de efectuar el precinto público o domiciliario del vehículo a cargo de su propietario**, en el caso de incumplimiento de la obligación de aseguramiento y mientras no sea concertado el seguro. "lo que permitirá sin duda realizar una acción más eficaz en este sentido y reducir el número de vehículos que circulen sin seguro".

Dicho artículo dispone, además, que se acordará cautelarmente el depósito o precinto público o domiciliario del vehículo por tiempo de un mes, que en caso de reincidencia será de tres meses y en el supuesto de quebrantamiento del depósito o precinto será de un año y, deberá demostrarse, para levantar dicho depósito o precinto, que se dispone del seguro correspondiente. Los gastos que se originen como consecuencia del depósito o precinto serán por cuenta del propietario que deberá abonarlos o garantizar su pago como requisito previo a la devolución del vehículo.

Esta medida existía y se ha venido aplicando para otro tipo de infracciones administrativas, por lo que su extensión al control del cumplimiento de la obligación de asegurar solo será una innovación en cuanto a la extensión de la medida. A 31 de diciembre de 2005 del pasado año en 27,7 millones de unidades, de lo que se deduce que en torno a 3,7 millones de vehículos no figuran asegurados. Este dato, no obstante, incluye motocicletas, categoría que agrupa a más de millón y medio de los vehículos. Además, no tiene en cuenta el número de vehículos que anualmente se dan de baja, con lo que la cifra real debería ser calculada con números sustancialmente más bajos.

Los daños que ocasiona a terceros este conductor sin seguro los cubrirá el Consorcio de Compensación de Seguros. Dicho organismo abonó una factura de 97 millones de euros en 2004 como consecuencia del pago de siniestros en los que se vieron implicados vehículos sin seguro.

Preocupa, en gran medida, a nivel internacional el rastro que los sin seguros van dejando a lo largo de la geografía Europea. Bien es verdad que existen mecanismos de garantía suficientes para afirmar que las víctimas causadas por vehículos sin asegurar cuentan con una protección legal adecuada aunque en muchos casos, las indemnizaciones de estos asuntos tardan más en pagarse por la necesidad de contrastar entre países la falta de aseguramiento.

El problema de los sin seguro afecta a casi todos los mercados de seguro en unas proporciones considerables y dentro de la Unión Europea nos podemos mover en índices muy dispares.

- Alemania solo registra un 0.02% de vehículos circulando sin seguro y en parámetros similares Suiza le sigue de cerca. Es cierto que en estos países existen controles de aseguramiento no solo represivos y sancionadores mucho más estrictos que en el resto de países, sino que también el control se gestiona de forma preventiva y las autoridades simultanean la noticia de la falta de seguro con la intervención policial que impide la circulación del vehículo e incluso la paralización mediante el precinto domiciliario del mismo.
- Los países nórdicos se mueven en un entorno al 1-2% de sin seguro. Los países nórdicos y Países Bajos se mueven en un entorno al 2-3% de sin seguro y es un factor que les genera alarma social. Irlanda reconoce un 5% de sin seguros. Similares ratios presentan Hungría, Chequia, Eslovenia y Croacia.
- Francia, Reino Unido, Italia y España nos movemos entre el 7-11%. Lituania, Polonia y países de su entorno presentan tasas en torno al 9%.
- Los nuevos miembros de la UE alcanzaban cifras del 25 al 30% de sin seguros a principios del 2006.

¿Cual es la situación en el área de nuestro entorno?..

El mercado poco puede hacer, salvo ser un poco más amplio en sus perspectivas de negocio. La standardización de sus productos y de los requisitos de sus contratos deja fuera una parte de los consumidores que podríamos llamar “no comerciales”.

De otro lado, a los Fondos nacionales, ya públicos ya privados, salvo al inglés, (tema que ha sido objeto de interpelaciones en la cámara de los Comunes) parece no afectarles demasiado las cifras que anualmente barajan en el pago de esta tipología de asuntos.

Sin embargo, los sin seguro constituyen un fraude social que pagamos entre todos (**la Comisión de las Comunidades incide en que los niveles de precios de las primas de seguros se encarecen en el EEE un término medio de 11 € por póliza como consecuencia de los vehículos sin seguro**) y es más, pagan las víctimas cuando no son atendidas en las mismas condiciones que ocurrirían si el vehículo hubiera estado asegurado.

Internacionalmente hablando, los sin seguro derivan de situaciones que escapan a la posibilidad de control de los Estados sobre su parque automovilístico ¿como controlar la falta de seguro de vehículos que han salido fuera de su control territorial? Schengen facilita la circulación pero limita los controles, y los aleatorios o por sondeo no son suficientes para detectar los vehículos extranjeros que circulan por el territorio de otros países incumpliendo la obligación de seguro.

En algunos casos esta circunstancia es aprovechada por las organizaciones involucradas en el tráfico ilegal de vehículos a motor que operan con falsificaciones documentales de los vehículos y del seguro internacional.

Cada país debe tomar un doble sistema de medidas: el primero encaminado a controlar los sin seguros que circulan a nivel nacional y en segundo lugar a procurar que los vehículos extranjeros estén cubiertos mediante seguro fáciles de constatar ya sean a través de la tradicional carta verde o mejor, a través de un acceso telemático a un centro internacional de información.

El tema de los sin seguros no es una cuestión política a resolver por políticos sino un tema técnico en el que los técnicos tiene mucho que hacer.

Supervisores internacionales

EIOPC (European insurance & occupational Pensions Committee) elabora desde abril de 2005 sistemas metodológicos comunes que permitan medir los niveles de no aseguramiento en los Estados miembros y reducir las tasas de no asegurados. Se estima que el incremento medio por póliza en el EEE es de 11€ a causas de los sin seguros. (EIOPC junio de 2006)

El Consejo Económico y Social de Naciones Unidas en su sesión 101 / 17-19 octubre 2006) recogía los principios para la armonización de los

requisitos relativos al transporte Internacional por carretera y la facilitación de su operativa.

Lucha contra la delincuencia transfronteriza relacionada con vehículos

Más de 1,2 millones de vehículos de motor son robados cada año en la UE. Una gran proporción (30 y 40%) de estos robos serían imputables a la delincuencia organizada que maquilla los vehículos y los exporta a otros países de dentro y fuera de la UE. Esta situación compromete la realización del objetivo fijado por el artículo 29 del Tratado UE , el de ofrecer a los ciudadanos un elevado nivel de protección en un espacio de libertad, seguridad y justicia.

La Decisión pide a los Estados miembros: reforzar la cooperación mutua entre autoridades nacionales competentes; facilitar los procedimientos para una repatriación rápida de los vehículos confiscados por las autoridades nacionales competentes; designar un punto de contacto para la represión de la delincuencia transfronteriza dedicada a los vehículos; cuando el robo de un vehículo es denunciado, indicarlo al Sistema de Información Schengen (SIS) y, si es posible y conveniente, al banco de datos de INTERPOL (EN) sobre vehículos robados.

Cooperación

El Consejo pide a los Estados miembros que adopten las medidas necesarias para reforzar la cooperación entre:

Autoridades nacionales competentes, con el fin de luchar contra la delincuencia transfronteriza que afecta a los vehículos;

Autoridades competentes y el sector privado (responsables de registros privados de vehículos desaparecidos, aseguradores y representantes del sector), con el fin de coordinar la información y las actividades en este ámbito.

El Consejo pide también a los Estados miembros prestar una atención especial al control de las exportaciones y simplificar la repatriación rápida de los vehículos robados que sean encontrados

Los sistemas de matriculación de vehículos

El actual sistema de matriculación de vehículos en Europa no elimina los problemas de la falta de una placa común europea.

Se seguirá cambiando la matrícula al comprar un vehículo en otro Estado.

Está lejos de existir una matrícula europea común, ya que las placas de los Estados miembros siguen manteniendo grandes diferencias entre sí.

Desde 2000, los vehículos matriculados incluyen en la placa la letra 'E' en el lado izquierdo con el logotipo de la Unión Europea. De esta manera, el sistema español se sometió a la obligación comunitaria de identificar el Estado

miembro al que pertenece el vehículo comunitaria -Reglamento (CE) N° 2411/98 del Consejo, de 3 de noviembre, relativo al reconocimiento en circulación intracomunitaria del signo distintivo del Estado miembro de matriculación de los vehículos de motor y sus remolques-. Gracias a ella, los vehículos comunitarios pueden circular por toda la UE sin necesidad de llevar un adhesivo en la parte posterior del vehículo en el que se identifique su país de origen.

Sin embargo, la denominada "matrícula europea" está lejos de eliminar los problemas derivados de la ausencia de un sistema de matriculación común europeo.

Por otra parte, cuando los automovilistas europeos viajan fuera de las fronteras de la UE, deberán igualmente identificar el vehículo con un adhesivo con la inicial del país de origen.

Por otra parte, aunque todos los vehículos de la UE incorporen la banda azul y las estrellas, con la letra indicativa del Estado miembro, las diferencias entre ellas siguen siendo importantes.

Así, mientras **en España la matrícula tiene fondo blanco sobre letras negras**, en el **Reino Unido y Holanda el fondo es amarillo**, en **Bélgica las letras son rojas sobre fondo blanco**, mientras que en Francia, Italia, y Holanda se siguen manteniendo los indicativos regionales.

Pero las verdaderas dificultades no están en los formatos de matrículas empleadas en los diferentes Estados miembros, sino en el tratamiento administrativo que subyace en cada ordenamiento jurídico normativo. Por ejemplo en Alemania La placa de matrícula es propiedad de la administración, de modo que cuando el vehículo va al desguace, la numeración se asigna a otro. En Suiza las placas son propiedad del gobierno y sirven para varios vehículos del mismo propietario, de modo que se colocan en un sistema desmontable. Lógicamente, solamente puede circular a la vez uno de los vehículos, pero a cambio, solamente es necesario un seguro para los dos. Al comprar un vehículo nuevo se pueden conservar las placas del anterior. Por el contrario en España o Francia o Italia la matrícula no se vuelve a asignar a otro vehículo.

La mayoría de los sistemas europeos prevén que la autorización para circular (**licencia de circulación y la matriculación legal de un vehículo están conectadas**): Es más, en algunos estados miembros la placa sigue la titularidad del propietario quien alternativamente puede asignarla mediante la regularización administrativa a un vehículo u otro de su propiedad cambiando las correspondientes licencias a través del pago de las tasas correspondientes.

Por otro lado, otros Estados miembros limitan el registro de matrículas al efectivo control que pueden ejercer sobre ellas a través del pago del impuesto de circulación, ITV y seguro. Incumplidas las obligaciones legales el vehículo

pierde su seña legal de identidad y es dado de baja en el registro correspondiente.

Por contraposición otros Estados miembros perpetúan las placas independientemente del destino que el vehículo haya tenido en la vida real mientras que el propietario no proceda a la declaración de baja. Si esto no ha sucedido, el vehículo puede circular con una garantía de forma indefinida aunque haya sido destruido o haya salido de toda esfera de control de la autoridad de origen.

Mientras no exista una estandarización de los criterios sobre los sistemas de registro de matrículas en los estados miembros de la Unión Europea y mientras los parámetros que permitan la emisión y control de las licencias de circulación no sean susceptibles de estandarizaciones y colaboraciones entre todos los ámbitos implicados en los Estados miembros poco vamos a poder hacer por reducir o eliminar las situaciones conflictivas relativas a la vigencia de las placas de matriculación.

Cada estado miembro debe controlar administrativamente el total parque automovilístico asentado en su territorio como único medio efectivo de permitir la libre circulación internacional con las garantías de adecuación circulatoria a los estándares de seguridad que la Unión Europea considera aceptables para los ciudadanos europeos.

La obligación de controlar los vehículos que están estacionados en un territorio y velar porque los vehículos de los residentes estén matriculados en el Estado donde habitualmente viven, donde se ejercitan los derechos y se cumplen las obligaciones de todo orden, hace que cuando esto no se verifica, existan y se creen nichos de fraude y de irregularidad.

- 1) Los vehículos de los residentes en España deben llevar una placa de matrícula española y deben estar todos ellos asegurados en el territorio de su estacionamiento habitual.
- 2) Los vehículos con placa de matrícula extranjera propiedad de extranjeros residentes en España quedan sometidos a la normativa española a los efectos de tener que proceder a los cambios de matriculación previstos en la ley de importación de vehículos automóviles y de la circular 3795 de 28 de junio de la dirección general de aduanas e impuestos especiales, por la cual no cabe permanencia continuada superior a seis meses sin que surja la obligación de cambiar la matrícula o bien a una placa turística (importación temporal del vehículo) o a una definitiva (residencia permanente por cambio de estacionamiento habitual).
- 3) Los vehículos adquiridos por residentes en España deben cambiar sus placas de matrícula en los 30 días siguientes a su importación y estar



asegurados en España mediante seguro de frontera o temporales hasta su matriculación definitiva.

- 4) El FIVA debe permitir una consulta en tiempo real a las fuerzas de seguridad y debe facilitar información fiable y actualizada de la situación legal del vehículo.

M^a José Fernández Martín
Madrid, abril 2007