

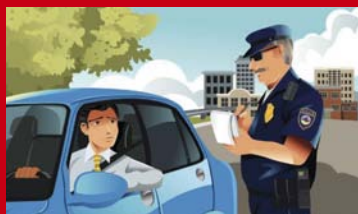


Press

172 - VERANO 2021

INFORME DE AEA

**LOS TRIBUNALES
ANULAN EL 50%
DE LAS MULTAS
QUE IMPONE LA DGT**

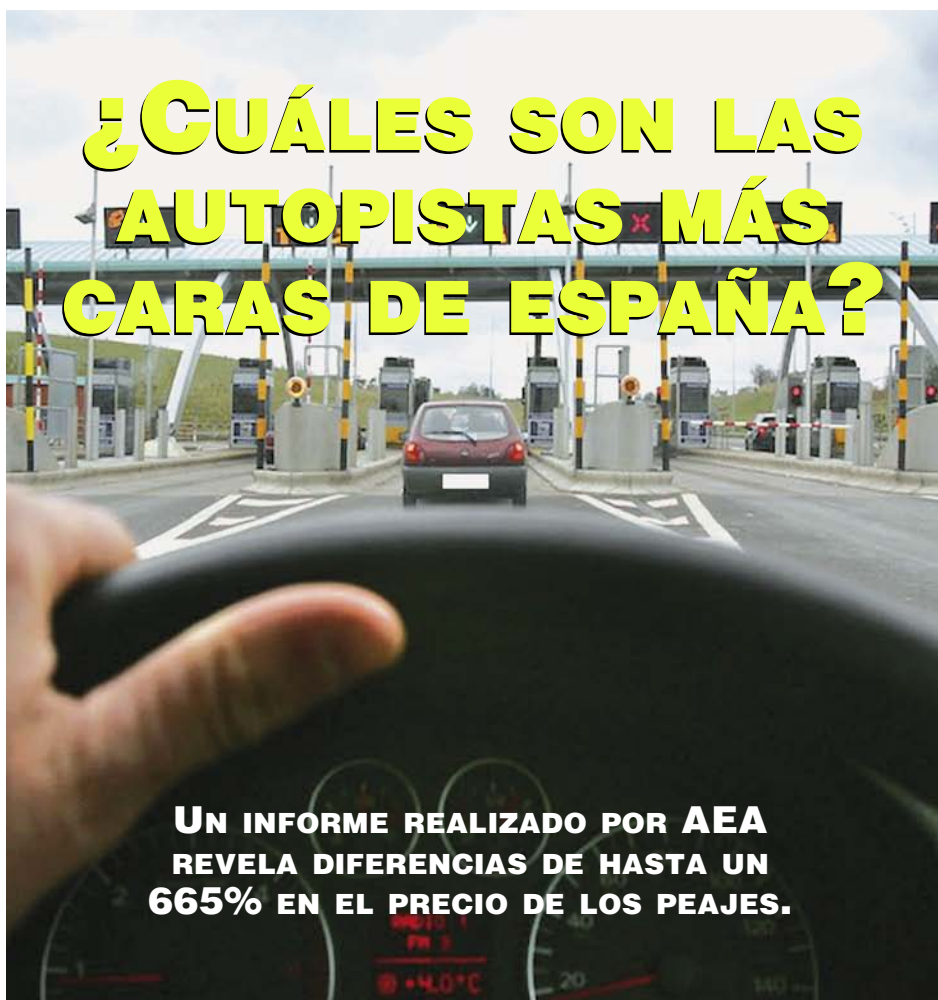


ACCIDENTALIDAD EN ROTONDAS

**¿SON SEGURAS
LAS ROTONDAS
GIRATORIAS?**



¿CUÁLES SON LAS AUTOPISTAS MÁS CARAS DE ESPAÑA?



**UN INFORME REALIZADO POR AEA
REVELA DIFERENCIAS DE HASTA UN
665% EN EL PRECIO DE LOS PEAJES.**

FISCALIDAD MUNICIPAL DEL AUTOMÓVIL

**Los automovilistas pagarán este año
4.000 millones de euros por el "numerito"**

RADIOGRAFÍA DEL LAS MULTAS 2020

10.000 multas al día durante el COVID-19

INFORME AEA SOBRE RADARES EN CATALUÑA

**Descienden un 37% las multas de
Trànsit por exceso de velocidad**

CONSULTORIO JURÍDICO

¿Es obligatorio llevar mascarilla en el coche?

NOVEDADES FISCALES 2021

Se modifica el impuesto de matriculación

LOCALIZAMOS LAS CARRETERAS MÁS PELIGROSAS DE ESPAÑA

**El kilómetro 245 de la carretera
N-II, en la provincia de Zaragoza,
es el más peligroso de España.**



¿CUÁLES SON LAS AUTOPISTAS DE PEAJE MÁS CARAS DE ESPAÑA?



El precio que pagamos por utilizar las autopistas de peaje en España varía de forma muy significativa en función del territorio, de la fecha y hora en que realicemos el viaje y de la forma de pago. Así lo revela un informe elaborado por **Automovilistas Europeos Asociados (AEA)** en el que se ponen de manifiesto diferencias tarifarias de hasta un 665 por ciento.

Según **AEA**, los automovilistas que atraviesen el Túnel del Cadí en Girona, de 29,7 kilómetros de recorrido, pagarán 0,40 euros por cada kilómetro. Sin embargo, aquellos otros que circulen desde Puxeiros a Baiona, en Pontevedra (28 kilómetros) o por la R-4 desde Madrid a Ocaña (87,99 kilómetros) solo tendrán que abonar 0,06 euros el kilómetro. Es decir, casi **siete veces menos** que en la autopista gerundense.

Pero no es esta la única di-

ferencia de precios que los automovilistas españoles se pueden encontrar a lo largo de nuestra geografía, ya que existe un amplio abanico de tarifas en las 36 autopistas de peaje existentes en nuestro país. Autopistas con recorridos que van desde los

294 kilómetros de la AP-68 (Bilbao-Zaragoza) a los escasos cinco kilómetros de los Túneles de Artxanda.

PEAJES MÁS CAROS

Entre los peajes más caros, además del Túnel del Cadí, **AEA** cita en su informe, el

del Túnel de Vallvidriera (25 céntimos), el de la autopista de San Cugat a Manresa (25 céntimos), el de los Túneles de Artxanda (25 céntimos) o el de la autopista de Castelldefels a El Vendrell (22 céntimos).

PEAJES MÁS BARATOS

Por el contrario, entre los peajes más baratos, además del de Puxeiros-Baiona y el de Madrid-Ocaña (0,06 céntimos el kilómetro), están los de Bilbao-Santurtzi, A Coruña-Carballo, Ocaña-La Roda, Madrid-Guadalajara o Madrid-Toledo (0,07 céntimos el kilómetro).

LAS TARIFAS SE ENCARECEN EN "HORA PUNTA"

Por otra parte, el informe de **AEA** destaca que en once de las treinta y seis autopistas de peaje, los precios se encarecen en los horarios de mayor afluencia de tráfi-

PEAJES GRATUITOS POR LA NOCHE

Los automovilistas que circulen por las nueve autopistas rescatadas por el Estado: **AP-7** (Cartagena-Vera), **AP-7** (Circunvalación de Alicante), **R-2** (Madrid-Guadalajara), **R-3** (Madrid-Arganda), **R-4** (Madrid-Toledo), **R-5** (Madrid-Navalcarnero), **M-12** (Aeropuerto de Barajas), **AP-36** (Ocaña-La Roda) y **AP-42** (Madrid-Toledo) podrán ahorrar dinero si pagan los peajes con dispositivos electrónicos (Vía T), o incluso podrán circular por ellas gratis si lo hacen por la noche (de 00:00 a 06:00 horas). Los peajes de la **AP-8** (Bilbao-Santurtzi) y de los **túneles de Artxanda** también son gratuitos por la noche.





El 31 de agosto de este año finaliza la concesión de las autopistas:

- **AP-7** (Montmeló - La Jonquera).
- **AP-7** (Barcelona - Tarragona).
- **AP-7** (Montmeló - El Papiol). En esta autopista actualmente no se abona peaje.
- **AP-2** (Zaragoza - Mediterráneo).
- **C-32** (Montgat - Palafolls).
- **C-33** (Barcelona - Montmeló).

co, estableciéndose importantes diferencias en función del día, la hora o el mes del año en el que se utilice la infraestructura.

Así, un automovilista que circule de madrugada (entre las 23:00 y las 07:00 horas) por la AP-71, en el tramo León-Astorga, pagará casi tres veces menos que en las dieciséis horas restantes del día.

También hay autopistas que fijan sus tarifas en función de la temporada de utilización, de forma similar a lo que ocurre con el precio de los hoteles.

Así, durante los meses de junio a septiembre y en Semana Santa -fechas de máxima intensidad circulatoria- utilizar la AP-7 desde Alicante a Cartagena cuesta un 76% más que el resto del año. Lo mismo ocurre en la AP-7 desde Málaga a Estepona, en la que el recargo por temporada alta supera el 62,2% de la tarifa normal.

AP-9

¡ULTIMA HORA!

El Consejo de Ministros ha aprobado un Real Decreto de bonificaciones de la autopista del Atlántico AP-9 que permitirá que 15 millones de tránsitos anuales vean eliminado o reducido su peaje.

PRECIOS AUTOPISTAS DE PEAJE 2021

Vía	Recorrido	Precio (€)	Kms	Precio/km
AG-57	Puxeiros-Baiona	1,70	28	0,06
R-4	(4) Madrid-Ocaña	6,00/4,90	87,99	0,06
AP-8	Bilbao-Santurtzi	1,39	17,8	0,07
AG-55	A Coruña-Carballo	2,55	33,1	0,07
AP-36	(4) Ocaña-La Roda	13,60/11,10	177,30	0,07
AP-41	(4) Madrid-Toledo	5,70/4,65	71,5	0,07
R-2	(4) Madrid-Guadalajara	4,95/4,10 Tr. ext. 1,20/1,00 Tr. int.	80,7	0,07
AP-7	Montmeló-La Jonquera	14,80	150,04	0,09
R-3	(4) Madrid-Arganda	3,30/2,65	33,9	0,09
AP-7	(4) Cartagena-Vera	10,90 /8,95	115	0,09
AP-7	(4) Circunvalación de Alicante	3,55/2,90	33,2	0,10
AP-9	Ferrol-Tuy	22,30	219	0,10
AP-7	(3) Alicante-Cartagena	8,10/4,60	76,6	0,10
C-32	(4) Mongat-Palafolls	4,90/4,76	48,99	0,10
AP-15	Tudela-Irurzun	11,60	112,6	0,10
AP-53	Santiago-Alto Santo Domingo	6,05	56,6	0,10
AP-7	Barcelona-Tarragona	10,95	100,36	0,10
AP-51	(1) Ávila-Villacastín	2,45/1,45/0,90	23,1	0,10
AP-68	Bilbao-Zaragoza	33,10	294,42	0,11
AP-2	Zaragoza-Mediterráneo	24,75	215,49	0,11
C-33	Barcelona-Montmeló	1,70	14,06	0,12
R-5	(4) Madrid-Navalcarnero	3,55 /2,90	28,3	0,12
AP-8	Bilbao-Behobia	14,70	105,6	0,13
AP-71	(1) León-Astorga	5,15/2,05	37,68	0,13
AP-61	(1) Segovia-San Rafael	4,10/2,55/1,65	27,68	0,14
AP-7	(3) Estepona-Guadiaro	3,35/2,05	22,48	0,14
AP-7	(3) Málaga-Estepona	12,90/7,95	82,66	0,15
M-12	(4) Aeropuerto de Barajas	1,45/1,25	9,2	0,15
AP-66	León-Campomanes	13,50	77,76	0,17
AP-6	Villalba-Adanero	13,00	69,60	0,18
AP-46	(3) Alto Pedrizas-Málaga	5,25/3,45	28,00	0,18
C-32	(4) Castelldefels-Vendrell	11,00/7,84	49,5	0,22
	Túneles de Artxanda	1,27	4,89	0,25
C-16	(2) Sant Cugat-Manresa	10,56/5,90	41,8	0,25
C-16	(1) Túnel de Vallvidrera	4,31/3,84	16,65	0,25
C-16	Túnel del Cadi	12,00	29,7	0,40

- (1) Dependiendo del horario: hora punta, normal o valle / tarifa diurna o nocturna.
- (2) Dependiendo del día: laborable, sábado, domingo o festivo.
- (3) Dependiendo de la temporada: alta o baja.
- (4) Dependiendo de la forma de pago: efectivo, tarjeta o telepeaje.

EL KILÓMETRO 245 DE LA N-2, EN LA PROVINCIA DE ZARAGOZA, ES EL MÁS PELIGROSO DE ESPAÑA



Tradicionalmente se ha venido atribuyendo al factor humano la causa casi exclusiva de los accidentes de tráfico. Sin embargo, el estado de las carreteras juega un papel fundamental en la seguridad vial, según revela el último informe de **Automovilistas Europeos Asociados (AEA)**, que ha analizado la peligrosidad de la Red de Carreteras del Estado en el quinquenio 2015-2019, a partir de los últimos datos disponibles del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Red de carreteras de alta capacidad más amplia de la UE

Según recoge el informe, España cuenta en la actualidad con una red de 165.624 kilómetros de carreteras, de los cuales 26.403 están gestionados por la Administración Central; 71.313 dependen de las Comunidades Autónomas y 67.908 de las

Diputaciones y Cabildos. Además, existen otros cerca de 490.000 kilómetros de carreteras interurbanas gestionadas por los Ayuntamientos y otros organismos, a los que hay que añadir un vasto entramado de viarios y servidumbres que dan servicio a los 8.000 kilómetros de costa y los 130.000

kilómetros de riberas fluviales.

De la totalidad de la red, 17.228 kilómetros son vías de gran capacidad (autopistas de peaje, libres y autovías y vías de doble calzada), siendo nuestro país el que dispone de una mayor longitud de este tipo de

vías de toda la UE, seguido por Alemania con cerca de 13.000 kilómetros.

Baja el índice de peligrosidad

El informe de **AEA** destaca que en el quinquenio analizado (2015-2019) el Índice de Peligrosidad Medio (IPM) de la Red de Carreteras del Estado -que es el indicador más fiable para medir la peligrosidad de las vías- ha disminuido un 3% respecto del quinquenio anterior (9,5 frente a 9,8). Sin embargo, se han detectado más tramos que superan en más de diez veces ese índice, pasando de 180 a 500, en los se han contabilizado 1.685 accidentes y 2.523 víctimas, la mayoría de ellas heridos leves.

¿Cómo se han localizado los tramos peligrosos?

En la selección de los tramos más peligrosos de España, (**AEA**) ha tenido en

LOS DATOS



El tramo de carretera más peligroso está situado en el km 245 de la N-2, con un índice de peligrosidad de 6.523,2.



El tramo con más accidentes y víctimas se encuentra en el km 12 de la A-55, con 108 accidentes y 194 víctimas.



En los 500 tramos localizados este año se han contabilizado 1.685 accidentes y 2.523 víctimas.



De estos tramos, 51 ya aparecían en el informe del año anterior y en 39 ha aumentado el índice de siniestralidad.

cuenta los tramos de un kilómetro de carreteras de la Red del Estado (RCE) con un Índice de Peligrosidad Medio en los cinco últimos años igual o superior a 100. Es decir, tramos de carretera que al menos tuvieran un índice de peligrosidad diez veces superior al de la media nacional (el IP medio en las carreteras en 2019 fue 9,5).

En Zaragoza, el más peligroso

En el caso de las carreteras convencionales, el tramo más peligroso se ha localizado en el Km. 245 de la N-2, en la provincia de Zaragoza, con un índice de peligrosidad que supera en 686 veces la media nacional.

Tramos de carretera con más víctimas y accidentes



No obstante, el informe sigue señalando al kilómetro 12 de la A-55, situado a la altura de Mos, en Pontevedra, como el tramo que contabiliza más accidentes (108) y víctimas (194) de la Red de Carreteras del Estado, si bien en el informe de este año no aparece entre los 500 más peligrosos porque ha mejorado su índice de peligrosidad respecto a periodos anteriores.

A este punto le siguen los tramos de carretera situados en el km. 0 de la autovía A77a, en Alicante, con 100 accidentes y 128 víctimas, y el situado en el km. 17 de la autovía T-11, en Tarragona, con 95 accidentes y 155 víctimas.

LOS 25 TRAMOS DE CARRETERA MÁS PELIGROSOS

COMUNIDAD	PROVINCIA	VÍA	PKM.	IMD	IPM	IPMA	ACV	VÍCT
ARAGÓN	ZARAGOZA	N-2	245	42	6.523,2	-----	1	1
ANDALUCÍA	JAÉN	N-4a	249	78	3.512,5	-----	1	1
ANDALUCÍA	JAÉN	N-4a	252	78	3.512,5	-----	1	1
ANDALUCÍA	JAÉN	N-4a	253	78	3.512,5	-----	1	1
C. LA MANCHA	TOLEDO	N-400	82	99	2.767,4	-----	1	1
C. Y LEÓN	ZAMORA	N-122	530	87	2.165,8	-----	2	5
ANDALUCÍA	CÓRDOBA	N-432a	256	238	1.893,8	713,5	3	5
C. LA MANCHA	CUENCA	N-400	169	158	1.734,0	-----	1	1
C. VALENCIANA	CASTELLÓN	N-234	19	160	1.712,3	-----	1	2
C. VALENCIANA	CASTELLÓN	N-234	20	164	1.691,2	259,2	2	3
ARAGÓN	ZARAGOZA	N-240	326	166	1.650,4	-----	1	2
ARAGÓN	ZARAGOZA	N-240	336	166	1.650,4	-----	1	1
C. Y LEÓN	BURGOS	BU-12	0	189	1.449,6	-----	1	1
ANDALUCÍA	CÓRDOBA	N-432a	260	238	1.265,5	713,5	2	2
ARAGÓN	TERUEL	N-234	64	220	1.245,3	-----	1	1
ARAGÓN	ZARAGOZA	N-330	476	331	1.229,4	871,6	7	9
C. LA MANCHA	TOLEDO	N-400	81	125	1.180,9	-----	2	2
ASTURIAS	ASTURIAS	N-632	135	243	1.127,5	-----	1	1
ASTURIAS	ASTURIAS	N-632	147	243	1.127,5	-----	1	1
ASTURIAS	ASTURIAS	N-632	54	366	1.027,8	716,5	7	8
C. Y LEÓN	ZAMORA	N-630	295	267	1.026,1	-----	1	1
EXTREMADURA	BADAJOS	N-630	602	277	989,1	-----	1	1
ASTURIAS	ASTURIAS	N-632	55	369	941,5	-----	5	7
ASTURIAS	ASTURIAS	N-632	63	369	937,0	-----	5	8
EXTREMADURA	BADAJOS	N-630	730	303	865,6	-----	2	2

LEYENDA:

IPM: Índice de Peligrosidad Medio 2015-2019. IPMA: Índice de Peligrosidad Medio 2014-2018
ACV: N° de accidentes con víctimas. VÍCT: N° de heridos o muertos.

LAS AUTOPISTAS DE PEAJE REGISTRAN MENOS ACCIDENTES Y VÍCTIMAS

AEA destaca en su informe que las autopistas de peaje son las infraestructuras más seguras para circular, si bien en el periodo analizado 2015-2019 aún se han localizado 100 tramos de autopistas con índices de peligrosidad cuatro veces superior a la media nacional (5,9), en los

que se han registrado 641 accidentes y 1.046 víctimas, la mayoría de ellas de carácter leve (988), frente a los 1.064 accidentes y 1.576 víctimas contabilizados en los 50 tramos de autopistas que se analizaron en el informe anterior. (Ver listado en www.aeaclub.org).

En Toledo, el tramo más peligroso

El Kilómetro 20 de la AP-41, en la provincia de Toledo, es el tramo de autopista de peaje que tiene el mayor índice de peligrosidad (242,2), superando 43 veces el índice nacional medio.



En Barcelona, el que más víctimas registra

El km. 146 de la AP-7, entre Santa Perpètua de Mogoda y Mollet del Vallés (Barcelona) sigue siendo el que más accidentes y víctimas contabiliza, con 95 accidentes y 161 víctimas, la mayoría heridos leves (159).



SI VAS A ALQUILAR UN COCHE

¡CONOCE TUS DERECHOS!



Si va a alquilar un coche durante las vacaciones siga estos consejos para no verse sorprendido a la vuelta con cargos efectuados en su tarjeta de crédito por

daños causados en el vehículo alquilado que no son suyos, así como por cargos en concepto de gastos de gestión por la identificación del conductor.

1 Antes de hacerse cargo del vehículo, fíjese muy bien si tiene **abolladuras, arañazos o raspones**. Por insignificantes que le parezcan **hágales una foto y refléjelos en la hoja de entrega del vehículo**, ya que si no lo hace, cuando lo devuelva puede que esos pequeños daños se los quieran reclamar a usted. Mire si **el kilometraje y el nivel de gasolina** del coche coinciden con el que figura en el contrato.

2 Contrate el alquiler incluyendo un seguro con **las coberturas de daños propios, incendio y robo, sin franquicia**, para que usted no tenga que responder del pago de ningún daño que se le pudiera causar al vehículo mientras esté bajo su custodia. Es muy importante que esté reflejado en el contrato que seguro tiene el coche. No es suficiente con que se lo digan **“de palabra”**.

3 Cuando contrate el vehículo pida que le remitan por correo electrónico las condiciones generales del contrato -o descárguelas de la página web del arrendador si las tiene publicadas-, al objeto de que conozca con antelación **si debe responder de otros gastos o penalizaciones** distintas del coste del arrendamiento del vehículo.

4 Al devolver el vehículo, revíselo con el empleado de la empresa de alquiler y **solicite un justificante donde conste que lo entrega sin daños**. Vuelva a comprobar los kilómetros y el nivel de combustible que deja en el coche.

5 Si devuelve el coche dejando las llaves en algún buzón, **sin recepción del personal** de la empresa de alquiler, **haga fotos del estado en que lo deja**, para acreditarlo ante potenciales futuras reclamaciones.

6 Por último, **si recibiera una reclamación** solicitando el pago de posibles daños ocasionados en el vehículo, póngase inmediatamente en contacto con la aseguradora del coche alquilado para que la atienda.

¿ES ESTE SU CASO?

Si tiene algún problema con el alquiler del vehículo, póngase en contacto con la Asesoría Jurídica de AEA para que revise su caso, le asesore y efectúe las reclamaciones extrajudiciales que procedan a la empresa de Rent a Car.

 **91.559.49.40**

 **info@aeaclub.org**

LOS TRIBUNALES ANULAN EL 50% DE LAS MULTAS IMPUESTAS POR LA DGT

Cada vez son más numerosas las resoluciones judiciales que anulan total o parcialmente las multas impuestas por la DGT así como las sentencias que condenan a este organismo de la administración al pago de las costas por apreciar temeridad o mala fe, según un estudio elaborado por **Automovilistas Europeos Asociados (AEA)**, que ha analizado la litigiosidad de los conductores españoles frente a las multas de tráfico.

70 MILLONES DE MULTAS EN 20 AÑOS

En los últimos veinte años, la DGT ha formulado 70 millones de denuncias en las carreteras de su competencia, con una recaudación en torno a los 6.500 millones de euros. Durante este periodo las sanciones se incrementaron un 122% ya que de las 2.105.024 denuncias formuladas en 2001 se ha llegado a 4.684.286 en 2019, a pesar de que el parque automovilístico creció en menor proporción (42%).

“PAGA Y CALLA”

Sin embargo, los recursos planteados por los ciudadanos contra dichas multas, han sufrido un proceso inverso, especialmente a raíz de la reforma operada en la Ley de Seguridad Vial en el año 2009, en la que se redu-



jeron las posibilidades de defensa de los ciudadanos y se aumentó el descuento por pronto pago del 30 al 50% del importe de las multas a aquellos conductores que no planteaban recurso alguno.

*“Ello ha dado lugar -según indica **AEA** en su informe- a que en la actualidad, el 64% de los conductores prefiera pagar con descuento a plantear algún tipo de recurso aunque consideren que la denuncia formulada sea injusta”.*

LOS TRIBUNALES ANULAN CADA VEZ MÁS MULTAS IMPUESTAS POR LA DGT

No obstante, el estudio de **AEA** advierte que en el ámbito judicial son cada vez más frecuentes los casos en los que los tribunales están dando la razón a los conductores frente a las multas impuestas por la DGT, especialmente las que se refieren a excesos de velocidad ya que **no se está aplicando correctamente el margen de error de los radares**.

Así, en los últimos tres años el número de sentencias judiciales favorables a los conductores sancionados se ha incrementado en catorce puntos porcentuales, llegando a anular en la actualidad cerca del 50% de las multas impuestas por la DGT.

AUMENTAN LAS CONDENAS EN COSTAS A LA ADMINISTRACIÓN

AEA también advierte en su estudio, que la irregular imposición de multas de velocidad por parte de la DGT no solo tiene como consecuencia negativa la **pérdida de confianza del ciudadano en las instituciones sino que también afecta al interés general** ya que se ha producido un aumento de las sentencias que condenan en costas a la Administración por su temeridad o mala fe al no aplicar los criterios que sobre el margen de error ya aplican sin problema muchos de los juzgados de lo contencioso-administrativo.

La última sentencia obtenida por nuestros servicios jurídicos en defensa de los derechos de uno de nuestros socios, condenó a la Administración a pagar 400 € de las costas judiciales y, a juicio de **AEA** *“si se aplicara en todos los procesos judiciales que pierde, seguramente la DGT dejaría de ser un organismo recaudador tal y como, sin pudor alguno, ha reconocido ejercer esta función su director general”.*

LITIGIOSIDAD MULTAS DGT Y RESULTADOS

	2011-2016	2017-2020
Recursos planteados ante los tribunales	26.912	14.804
Sentencias favorables a los conductores (con anulación total o parcial de la sanción)	35,36%	49%

¿CÓMO PUEDO RECLAMAR LAS MULTAS?

El Tribunal Constitucional (TC) ha declarado que las restricciones a la movilidad establecidas en el Real Decreto del primer estado de alarma aprobado por el Gobierno son inconstitucionales.

En concreto, el TC ha declarado inconstitucionales y nulos los apartados 1,3 y 5 del artículo 7 que limitaron, **desde el 14 de marzo al 21 de junio de 2020**, la circulación de las personas por las vías o espacios de uso



público salvo para realizar ciertas actividades tasadas, como compra de alimentos

o desplazamientos al lugar de trabajo; restringieron la circulación de vehículos

particulares por las vías públicas, y permitieron al ministro del Interior cerrar la circulación en carreteras por razones de salud pública, seguridad o fluidez del tráfico.

Durante este periodo, las autoridades impusieron más de un millón de multas por incumplir el estado de alarma, parte de las cuales fueron por no respetar las restricciones de movilidad. Multas que ahora deberán ser revisadas.

¿QUÉ PASA CON LAS MULTAS QUE SE ESTÉN TRAMITANDO?

Todas la multas que estén pendientes de cobro **deberán ser anuladas**.

¿Y SI LA MULTA SE HA PAGADO?

En este caso, el procedimiento a utilizar sería el **de responsabilidad patrimonial**, argumentado que se ha impuesto una multa por unos hechos que en el momento de su

comisión no constituían infracción administrativa.

Los afectados disponen de **un año** para presentar la reclamación desde la publicación de la sentencia en el BOE.

¿LE HAN PUESTO UNA MULTA?

Si Ud. ha recibido una multa por este motivo y la ha pagado póngase en contacto con AEA para solicitar su devolución.



91.559.49.40

NUEVOS CAMBIOS EN LA ITV

El 1 de junio entró en vigor una nueva revisión del Manual de Procedimiento de ITV. Estas son los cambios que notarán los automovilistas que pasen la inspección a partir de ahora:

1. Si la señal óptica de aviso de fallo del ABS está encendida o no funciona **en vehículos no obligados a llevarlo** se considerará un **defecto grave** (antes era leve).

2. El posible desprendimiento de los espejos retrovisores también pasa a considerarse **defecto grave**.

3. Se establece la posi-



bilidad de **comprobar los datos del permiso de circulación en el Registro General de Vehículos** de la DGT en caso de no ser presentado este en la estación ITV.

Hay que recordar que **los defectos graves inhabilitan al vehículo para circular** excepto para su tras-

lado al taller y vuelta a una estación ITV para una nueva inspección en un plazo no superior a **dos meses**.

EFFECTOS DEL BREXIT

En este nueva versión del manual también se introducen los cambios que ha traído consigo el Brexit. A partir de ahora, los

vehículos procedentes del Reino Unido que se quieran matricular en España se considerarán vehículos procedentes de terceros países y deberán realizar los trámites de importación necesarios.

MULTAS POR CIRCULAR CON:

itv

CADUCADA o DESFAVORABLE

200€

itv

NEGATIVA

500€

¿SON SEGURAS LAS ROTONDAS?

Durante el periodo 2015-2019 se produjeron en España 45.153 accidentes en rotondas giratorias, con un resultado de 317 muertos y 58.581 heridos. Debido a esta alta siniestralidad, **AEA** propone realizar auditorías técnicas externas para comprobar su peligrosidad y campañas de seguridad vial recordando las reglas de prioridad de paso en este tipo de intersecciones.



En los últimos años se está produciendo en España un incremento de los accidentes de tráfico ocurridos en intersecciones reguladas por rotondas giratorias, según un estudio realizado por **Automovilistas Europeos Asociados (AEA)**.

Según este estudio, durante el quinquenio 2015-2019 el número de accidentes mortales se ha incrementado un 3,5% en este tipo de intersecciones (de 57 se ha pasado a 59), siendo muy preocupante el aumento de accidentes experimentado en las rotondas situadas en vías urbanas (28,5%). Sin embargo, en las rotondas ubicadas en vías interurbanas los accidentes se han reducido en un 11%.

Disminuyen los accidentes en intersecciones

Durante el periodo analizado la proporción de accidentes con víctimas ocurridos en todas las intersecciones (giratorias o no) se ha reducido respecto de los ocurridos fuera de ellas: un 39,7% en 2019 frente al

41,3% del año 2015.

Además, en las intersecciones giratorias situadas en vías interurbanas se observa también una leve reducción en la frecuencia de los accidentes: en 2015 se producían en este tipo de intersecciones **treinta y seis de cada cien accidentes** (3.149 sobre un total de 8.582) y en 2019 la cifra se reduce a **treinta y cuatro** (3.349 frente a 9.808). En

zonas urbanas también se observa una reducción similar.

Gravedad de los accidentes en rotondas

Respecto de la gravedad de los accidentes ocurridos en las rotondas giratorias en función de las lesiones de las víctimas, las cifras apuntan una disminución en el número de fallecidos en carretera (15%) y un leve aumento en el de heridos

(0,78%). No obstante, en las vías urbanas se produjo un incremento similar tanto en el número de fallecidos como en el de heridos con un 16,8%.

Auditorías técnicas

A pesar de estas cifras, **AEA** considera que las rotondas giratorias son adecuadas para marcar cambios en el régimen de circulación de las intersecciones, debido a la pérdida de prioridad que imponen a todas las vías que en ellas confluyen. Como reductoras de la velocidad se ha demostrado, en general, su eficacia.

Sin embargo, **AEA** propone la realización de auditorías técnicas externas para determinar si el tipo de glorieta que se ha construido en cada lugar (miniglorietas, glorietas dobles, glorietas partidas, semaforizadas, turboglorietas, etc) resulta el más adecuado en función de las circunstancias cambiantes del tráfico. La implantación de rotondas inadecuadas puede provocar un incremento de la accidentalidad.

¿CÓMO SE CIRCULA EN LAS ROTONDAS?

A la hora de entrar en una rotonda tienen preferencia de paso los vehículos que vayan circulando por ella sobre aquellos que intentan acceder a la glorieta; por lo tanto al incorporarse a una glorieta siempre habrá que ceder el paso a los coches que circulen por ella.



Al abandonar una glorieta para tomar la salida de destino siempre tendremos que hacerlo desde el carril de la derecha. En el caso de que esta maniobra no sea posible, daremos una vuelta completa a la rotonda hasta que se nos permita un cambio de carril para efectuar la maniobra.

10.000 MULTAS AL DÍA DURANTE EL COVID-19

Durante el estado de alarma las denuncias formuladas por la DGT en las carreteras de su competencia bajaron un 17%. Sin embargo, las infracciones por exceso de velocidad captadas por radares móviles sin detención; la conducción negligente; la no utilización del casco y las infracciones por no identificar al conductor aumentaron de forma significativa.



Durante el pasado año 2020, la DGT formuló en las carreteras de su competencia un total de 3.877.297 denuncias, lo que supuso una disminución del 17,25% respecto de las denuncias formuladas en 2019 (4.685.599), según un informe elaborado por **Automovilistas Europeos Asociados (AEA)**.

Este descenso en el número de denuncias se produjo dentro del contexto de la pandemia del COVID-19 y las limitaciones a la movilidad impuestas para frenar su propagación, que determinaron una reducción de los desplazamientos por carretera de un 25%.

EL EXCESO DE VELOCIDAD PRESENTE EN 2 DE CADA 3 DENUNCIAS

A pesar del descenso en el número de denuncias, el informe de **AEA** señala que el exceso de velocidad sigue



liderando el ranking de las sanciones impuestas por la DGT, con 2.430.056 denuncias, al que siguen las infracciones por no haber pasado la ITV, o ser esta desfavorable (434.479); conducir utilizando el móvil (96.181); conducir sin carnet (94.457) y no utilizar el cinturón de seguridad (94.417).

LAS ALCOHOLEMIAS Y LA PRESENCIA DE DROGAS SE REDUJERON A LA MITAD



sobre el descenso muy significativo de las denuncias por

A E A también llama la atención en su informe sobre

alcoholemia y drogas, con un -55,4% y un -48,9%, respectivamente, así como las formuladas a transportistas por no respetar los tiempos de conducción y descanso (-40,%) y los excesos de velocidad captados por radares móviles de la Guardia Civil con detención "in situ" de los infractores (-44,6%).

MÁS DENUNCIAS DE VELOCIDAD SIN DETENCIÓN



captados por radares móviles de la Guardia Civil sin detención de los infractores (14,4%); por conducción negligente (2,6%); y por no utilizar el casco (17%).

Por el contrario, aumentaron las denuncias por excesos de velocidad

EN TODAS LAS COMUNIDADES SE REDUJERON LAS MULTAS, EXCEPTO EN ARAGÓN Y CASTILLA LEÓN



Por comunidades autónomas, se redujeron las denuncias en todas las autonomías, excepto en Aragón y Castilla y León, que experimentaron incrementos del 25,6% y 23,5%, respectivamente.

A pesar de ello, en Andalucía es donde más denuncias se formularon (858.631 denuncias), si bien fue en Madrid donde se detectó el mayor número de infracciones en función de la extensión de su red de carreteras (143 denuncias/km), y en La Rioja, en función de su parque de vehículos (0,21 denuncias por vehículo).

TIPO DE INFRACCIÓN	2019	2020	DIF. %
1- Velocidad Radar Fijo PÓRTICO	2.234.411	1.771.091	-20,74
2- Velocidad Radar Móvil ATGC (sin parada)	450.512	515.620	14,45
3- Velocidad Radar Móvil ATGC (con parada)	259.188	143.345	-44,69
TOTAL VELOCIDAD	2.944.111	2.430.056	-17,46
4- ITV (no someterse o desfavorable)	576.331	434.479	-24,61
5- Teléfono MÓVIL	97.769	96.181	-1,62
6- CON: Carecer / tener Inv. Perm./ Lic. Conducir	112.254	94.457	-15,85
7- Falta de uso de CINTURÓN	115.572	94.417	-18,30
8- Carecer de Seguro	75.475	66.672	-11,66
9- Circular sin Seguro	80.636	62.966	-21,91
10- No Identificar al conductor	47.318	60.418	27,69
11- Paradas / Estacionamientos	39.151	41.112	5,01
12- ALCOHOLEMIA Positiva	83.184	37.069	-55,44
13- Comportamiento Indebido	33.220	30.210	-9,06
14- Ceda el Paso / STOP	26.154	26.513	1,37
15- Alumbrado	22.611	21.857	-3,33
16- Conducción NEGLIGENTE	19.812	20.333	2,63
17- Uso DISPOSITIVOS visuales o de sonido	17.729	19.141	7,96
18- Presencia de DROGAS	36.225	18.493	-48,95
19- Desobediencia ÓRDENES y SEÑALES Agentes	10.841	10.257	-5,39
20- Conducción TEMERARIA	10.445	9.840	-5,79
21- Adelantamientos	11.762	9.710	-17,45
22- VEH: Carecer/ Anul. / P.Vig. Auto. Circulación	10.355	9.496	-8,30
23- CASCO y otros dispositivos de protección	7.214	8.445	17,06
24- Distancia de Seguridad	9.780	8.360	-14,52
25- Cambios de Sentido / Dirección	9.185	7.791	-15,18
26- Falta de uso de SRI adecuado	10.052	7.081	-29,56
27- Limitaciones / Restricciones a la Circulación	7.142	4.427	-38,01
28- Semáforo ROJO	3.989	3.604	-9,65
29- PEATONES / Zona Peatonal	1.658	1.916	15,56
30- Marcha Atrás	1.452	1.182	-18,60
31- CICLISTAS	661	1.101	66,57
32- Normas y Señales de Prioridad de Paso	818	637	-22,13
33- No sometimiento pruebas alcohol o drogas	771	570	-26,07
34- Instalar o Cond. Veh. Inhibidor-Detector	241	180	-25,31
35- Exceso Conducción / Minoración Descanso	130	77	-40,77
36- Autoescuelas	294	178	-39,46
37- Centros Médicos	99	27	-72,73
38- Otras Infracciones	156.835	136.924	-12,70
39- VEH: Resto Infracciones	104.047	100.823	-3,10
40- CON: Resto Infracciones	276	297	7,61
TOTAL DENUNCIAS	4.685.599	3.877.297	-17,25

Por el contrario, en Ceuta y Melilla fue donde se contabilizaron menos denuncias, tanto en números absolutos (8.372 denuncias), como en función del parque de vehículos (0,06 denuncias por vehículo).

Castilla y León y Extremadura fueron las comunidades con menos denuncias por kilómetro de carretera (11 denuncias por kilómetro).

AUMENTAN LAS INFRACCIONES RELACIONADAS CON LOS USUARIOS VULNERABLES

A juicio de AEA, “la reducción de los desplazamientos por carretera debido a las limitaciones a la movilidad impuestas para frenar la propagación de la pandemia ha sido, sin duda, la causa fundamental de que se hayan formulado menos denun-

cias. Sin embargo, nos preocupa que en este contexto hayan aumentado muy significativamente las infracciones relacionadas con los peatones (15,5%) y con los ciclistas (66,5%), por lo que creemos muy necesaria y urgente la realización de campañas dirigidas hacia la protección de estos usuarios vulnerables”.



¿CÓMO IDENTIFICO AL INFRACTOR SI NO ME LLEGA LA DENUNCIA?

El informe de AEA señala como algo “muy sospechoso” el incremento de un 27,6% en el número de denuncias formuladas durante el estado de alarma por la negativa de los titulares de los vehículos a identificar a los conductores que han cometido las infracciones, lo que supone tener que hacer frente al pago duplicado o triplicado del importe de las multas, en lugar de poderlas pagar con descuento del 50%.

AEA sugiere que este hecho puede tener su explicación en las dificultades de los servicios de correos para poder notificar fehacientemente las denuncias en los domicilios de los interesados, así como en la dificultad de los ciudadanos para poder presentar escritos con la identificación del conductor en los registros administrativos, por cuanto el requisito de obtener una “cita previa” en cualquier organismo oficial convierte este trámite en un “acto heroico” y casi imposible de cumplir.

¿ESTÁN OBLIGADOS LOS CONDUCTORES A CONOCER LAS SEÑALES DE TRÁFICO INVENTADAS POR LOS AYUNTAMIENTOS?

El Tribunal Constitucional (TC) ha admitido a trámite el recurso de amparo interpuesto por **Automovilistas Europeos Asociados (AEA)** contra una sentencia del Tribunal Supremo que autorizó a los ayuntamientos a crear señales no contempladas en la legislación del Estado, *“apreciando que concurre en el mismo una especial transcendencia constitucional porque el recurso plantea o afecta a una faceta de un derecho fundamental sobre el que no hay doctrina de este Tribunal”*.

**LOS CONDUCTORES DEBEN
CONOCER TODAS LAS
SEÑALES DE TRÁFICO,
INCLUSO LAS INVENTADAS**

AEA planteó el recurso ante el máximo interprete de la Constitución al considerar que la sentencia del Supremo vulnera el derecho a la libre circulación de los españoles por el territorio nacional con garantías de igualdad (art. 19 C.E) y pone en riesgo la seguridad vial de millones de ciudadanos nacionales y extranjeros a los que se obliga a conocer las señales que pudieran inven-



tarse los más de 8.000 ayuntamientos que existen en nuestro país.

Para **AEA**, *“la admisión a trámite de este recurso de amparo abre una vía de esperanza frente al increíble pronunciamiento del Tribunal Supremo ya que imagínense lo que podría ocurrir si a cada uno de los más de ocho mil ayuntamientos españoles se le ocurriera pintar de colores los pasos de cebra, o sustituir las señales de STOP por girasoles. Eso por no hablar del idioma a utilizar en los paneles complementarios de las señales. Esto sería el caos”*.

FALLOS EN LA NOTIFICACIÓN DE LA SENTENCIA



El otro aspecto del recurso sobre el que el TC también considera que tiene una **“especial transcendencia constitucional”**, se refiere al derecho a la tutela judicial efectiva de los ciudadanos, ya que el contenido de la sentencia con la que esta organización recurrió ante el Supremo era diferente a la que le fue notificada a la Administración y por ello no pudo ejercer su defensa conforme a los principios de bi-

lateralidad, contradicción e igualdad de armas procesales. La sentencia que le notificaron al Ayuntamiento de Madrid tenía 30 folios y la que nos notificaron electrónicamente a nosotros a través de Lexnet solo 22. Los folios que faltaban eran los votos particulares que nos daban la razón.

En relación con esta cuestión, **AEA** también ha mostrado su satisfacción porque *“va a ser la primera vez que el TC se pronuncie sobre la seguridad y eficacia de las notificaciones realizadas por medios electrónicos, como es Lexnet”*.

¡Invite a sus allegados a formar parte de AEA!

**Para proteger sus legítimos
derechos de automovilista**

Frente a la administración, talleres de reparación, fabricantes de automóviles, aseguradoras, etc, o frente a cualquier persona o entidad que lesione los derechos de los automovilistas.



Automovilistas Europeos Asociados

Tel.: 91 559 49 40

www.aeclub.org

info@aeclub.org

LOS AUTOMOVILISTAS ESPAÑOLES PAGARÁN ESTE AÑO CERCA DE 4.000 MILLONES DE EUROS POR EL “NUMERITO”



A pesar de las restricciones a la movilidad impuestas con motivo del estado de alarma y las medidas medioambientales decretadas contra el uso del automóvil, los ayuntamientos españoles no renuncian a los cuantiosos ingresos que genera este impuesto.

Un automovilista donostiarra paga un 46% más por el impuesto municipal de su automóvil que uno de Madrid, o un 150% más que uno domiciliado en Tenerife. Pero si se compara con un automovilista empadronado en alguno de los “paraísos fiscales” que existen en España las diferencias pueden alcanzar hasta un 900%.

Esta es una de las conclusiones del estudio realizado por AEA que, un año más, ha analizado las grandes diferencias de fiscalidad que existen en los municipios españoles respecto del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM).

UNA RECAUDACIÓN CERCANA A LOS 4.000 MILLONES DE EUROS

Este impuesto, creado en

España hace más de treinta años genera unos ingresos anuales de 3.800 millones de euros a las haciendas locales y se paga en función de la potencia fiscal del vehículo, en el caso de turismos y tractores; de la cilindrada, en el caso de las motos, y el peso y número de asientos, en el caso de los camiones y autobuses, respectivamente, de acuerdo con una tarifa mínima establecida para todo el territorio nacional, a excepción del País Vasco y Navarra.

RECARGOS



Sin embargo, la ley permite a los ayuntamientos incrementar discrecionalmente dichas cuotas, pudiendo

llegar a cobrar hasta el doble de la tarifa mínima, situación que ocurre en 9 de las 52 capitales de provincia españolas, según recoge el informe de AEA.

Es esta facultad discrecional de los ayuntamientos lo que ha desvirtuado la finalidad del sistema tributario y ha dado lugar a la creación en España de verdaderos “paraísos fiscales” en relación con el pago de un impuesto al que están obligados más de 36 millones de contribuyentes.

¡DIFERENCIAS DE MÁS DE UN 150%!

Así, por ejemplo, un vehículo tipo medio, de 11,99 caballos de potencia fiscal paga en el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife 34,08 euros; en Madrid 59 euros, en Barcelona 68,16 euros, y en San Sebastián 86,64 euros. Es decir, un

150% más caro en San Sebastián que en Tenerife.

AYUNTAMIENTOS MÁS CAROS



Entre los ayuntamientos más caros, además de San Sebastián, AEA cita en su informe los de Vitoria, Bilbao, Tarragona, Barcelona, Lleida, Gerona, Ciudad Real, Valladolid, Huelva y Granada.

AYUNTAMIENTOS MÁS BARATOS

Por el contrario, entre los que podrían considerarse “un paraíso fiscal” estarían Santa Cruz de Tenerife, Melilla, Zamora, Cáceres, Palencia, Jaén, y Badajoz.

36.403.276 propietarios de vehículos tendrán que afrontar este año el pago de este impuesto aunque no los utilicen.

De las 52 capitales de provincia, solo 3 han bajado el impuesto entre un 1 y el 4% (Córdoba, Teruel y Toledo).

9 municipios aplican el máximo que permite la ley: Granada, Huelva, Valladolid, Ceuta, Girona, Barcelona, Lleida, Tarragona, Ciudad Real.

EN UN “PARAÍSO FISCAL” EL AHORRO ES DEL 365%



Pero según el informe de **AEA** las diferencias de tarifas no solo se producen entre las capitales de provincia de distintas comunidades autónomas sino también entre ayuntamientos de una misma provincia. Así, por ejemplo, la tarifa que cobra el municipio de Colmenar de Arroyo o Robledo de Chavela, en la Comunidad de Madrid, es siete veces más barata que la que se cobra en Madrid capital; o dentro de Cataluña, la que cobra el municipio de Rajadell o Aguilar de Segarra es ocho veces infe-

rior a lo que se cobra en Barcelona.

ÉXODO DE AUTOMOVILISTAS A “PARAÍSO FISCAL”



La alta fiscalidad que mantienen algunos ayuntamientos ha motivado que numerosas empresas de alquiler y de renting hayan abierto sucursales en municipios con una menor presión fiscal.

AEA explica que el origen de este fenómeno de “los paraísos fiscales” hay que buscarlo en la eliminación del indicativo provincial de

las matrículas españolas, en septiembre del 2000, ya que esa circunstancia permite a las empresas de renting o alquiler de coches concentrar la matriculación de sus flotas en municipios sin apenas habitantes y con un favorable tratamiento fiscal. A cambio, cada año les toca la lotería del “numerito” por el ingreso que reciben por un impuesto de unos vehículos que ni siquiera circulan, ni van a circular nunca, por esa población.

EN 7 MUNICIPIOS SE MATRICULA CERCA DEL 40% DEL PARQUE

Tal es el caso de siete municipios españoles (Colmenar de Arroyo, Robledo de Chavela, Moralarzal, Venturada, Las Rozas de Puerto Real y Brunete, en Madrid; y Rajadell, en Barcelona) -con una población de entre 500 y 14.000 habitantes- en

los que se matriculan el **37,5 por ciento** del total de coches de empresa de toda España por su privilegiado tratamiento fiscal. Es decir, 159.811 turismos sobre un total nacional de 425.020 unidades.



*“Resulta especialmente llamativo -señala **AEA** en su informe- el caso de Castielfabib, un pequeño municipio valenciano en el que a pesar de la crisis y de haber reducido su población en 7 vecinos, se ha triplicado el número de vehículos matriculados a nombre de empresa en 2020 respecto del año anterior, pasando de 768 a 2.688 unidades”.*

MOTOCICLETAS



Respecto de las motocicletas las diferencias también son notables. Una motocicleta de 600 centímetros cúbicos paga en Santa Cruz de Tenerife o Melilla 30,29 euros. Sin embargo, en San Sebastián este mismo vehículo paga 81,35 euros. ¡Un **168% más caro!**

BONIFICACIONES



La ley permite aplicar bonificaciones de hasta el **75%** en función del carburante y las características del motor y de hasta el **100%** en el caso de los vehículos históricos y de más de 25 años, gracias a la modificación que **AEA** consiguió introducir en 1999 en la Ley de Haciendas Locales.

**25 AYUNTAMIENTOS
CON UN ÍNDICE DE
MATRICULACIÓN
SUPERIOR AL DE
EE. UU o JAPÓN**

En el “Estudio sobre fiscalidad municipal del automóvil”, **AEA** recoge un listado de 25 ayuntamientos en los que el número de vehículos de nueva matriculación superan el número de habitantes censados, llegándose a alcanzar índices de motorización muy superiores a los de Estados Unidos o Japón, como es el caso del municipio madrileño de Las Rozas de Puerto Real, con 555 habitantes, en el que el pasado año se matricularon 36 vehículos por habitante.

Los municipios considerados “paraísos fiscales” en el informe de **AEA** son los siguientes: **Las Rozas de Puerto Real** (555 habitantes); **Colmenar del Arroyo** (1.785), **Patones** (539), **La Hiruela** (65), **Venturada** (2.241), **Robledo de Chavela** (4.364), **Redueña** (270), **Navacerrada** (3.091), **Torremoncha del Jarama** (1.075), **Moralzarzal** (13.334), y **Brunete** (10.760), en la **Comunidad de Madrid**; **Aguilar de Segarra** (282), **Rajadell** (534) y **Sant Pere Sallavinera** (151), en **Barcelona**; **Sarratella** (95), en **Castellón**; **Castielfabib** (308) y **Puebla de San Miguel** (61), en **Valencia**; **Escorca** (208), en **Mallorca**; **Relleu** (1.148) y **Benidoleig** (1.078), en **Alicante**; **Retascón** (62), en **Zaragoza**; **Cañada de Calatrava** (100), en **Ciudad Real**; **Montejaque** (949) y **Macharaviaya** (513), en **Málaga**, y **Borox** (3.958), en **Toledo**.

**Más información en:
www.aeclub.org**

TARIFAS IMPUESTO VEHICULOS TRACCION MECANICA 2021

MUNICIPIO	TURISMOS (CVF)					CICLO		MOTOCICLETAS				
	Menos de 8	8 a 11,99	12 a 15,99	16 a 19,99	Más de 20			Hst. 125 a 250	251 a 500	501 a 1.000	Más de 1.000	
ANDALUCÍA												
Almería	23,12	62,41	131,78	164,16	205,11	8,10	8,10	13,88	27,74	55,46	110,88	
Cádiz	24,90	67,25	142,00	177,05	220,90	8,80	8,80	14,85	29,90	59,85	119,60	
Córdoba	22,59	61,00	134,53	167,57	209,44	6,00	6,00	14,46	28,94	57,85	115,71	
Granada	25,24	68,16	143,88	179,22	224,00	7,86	8,84	14,31	29,39	60,58	121,16	
Huelva	25,24	68,16	143,88	179,22	224,00	8,84	8,84	15,14	30,30	60,58	121,16	
Jaén	17,67	51,12	114,38	152,34	224,00	6,19	6,63	12,11	25,76	54,52	121,16	
Málaga	24,35	65,80	138,90	173,05	216,25	8,55	8,55	14,60	29,25	58,50	117,00	
Sevilla	22,33	61,78	132,99	179,22	224,00	5,99	5,99	13,83	28,33	60,58	121,16	
ARAGÓN												
Huesca	23,98	64,75	136,69	170,26	212,80	8,84	8,84	15,14	30,30	60,58	121,16	
Teruel	23,75	64,14	135,37	168,61	210,76	8,31	8,31	14,25	28,51	57,00	114,00	
Zaragoza	22,50	62,30	137,30	179,20	224,00	8,80	8,80	15,14	30,29	60,58	121,16	
ASTURIAS												
Oviedo	23,00	64,00	141,00	179,22	224,00	8,00	8,00	15,00	30,15	60,58	121,16	
CANARIAS												
Las Palmas	20,95	56,57	119,42	148,75	185,92	4,42	4,42	7,57	25,15	50,28	100,56	
S. C. Tenerife	12,62	34,08	71,94	89,61	112,00	4,42	4,42	7,57	15,15	30,29	60,58	
CANTABRIA												
Santander	25,16	67,96	143,45	178,68	223,33	8,81	8,81	15,09	30,21	60,40	120,80	
CASTILLA Y LEÓN												
Ávila	20,69	57,93	124,45	163,09	200,48	8,08	8,13	14,52	29,54	60,58	119,34	
Burgos	23,19	62,62	132,20	164,66	205,80	8,13	8,13	13,91	27,84	55,66	111,32	
León	20,95	58,50	128,95	167,50	209,40	8,65	8,84	15,14	30,30	58,50	121,16	
Palencia	18,04	50,53	117,37	167,05	206,97	6,73	6,87	12,16	26,20	53,50	116,49	
Salamanca	25,12	67,76	143,88	179,22	224,00	8,73	8,73	15,06	30,06	60,19	120,38	
Segovia	24,32	65,88	141,04	177,72	224,00	8,84	8,84	15,14	29,64	60,04	121,16	
Soria	21,62	58,38	123,25	153,53	191,88	7,57	7,57	12,97	25,96	51,90	103,79	
Valladolid	25,24	68,16	143,88	179,22	224,00	8,84	8,84	15,14	30,30	60,58	121,16	
Zamora	13,63	49,08	130,21	162,19	224,00	6,14	6,14	10,52	21,06	42,10	84,21	
CASTILLA-LA MANCHA												
Albacete	23,98	64,75	136,69	173,84	217,28	7,87	7,87	13,47	26,97	53,92	107,83	
Ciudad Real	25,24	68,16	143,88	179,22	224,00	8,84	8,84	15,14	30,30	60,58	121,16	
Cuenca	22,09	59,64	125,89	179,22	224,00	7,74	7,74	13,25	26,51	53,01	106,01	
Guadalajara	23,27	62,85	132,67	165,25	206,55	8,15	8,15	13,96	27,94	55,86	111,72	
Toledo	22,97	62,03	130,93	178,50	223,10	8,04	8,04	13,78	27,57	60,34	120,68	
CATALUÑA												
Barcelona	25,24	68,16	143,88	179,22	224,00	8,84	8,84	15,14	30,30	60,58	121,16	
Girona	25,24	67,24	142,40	178,00	224,00	8,84	8,84	15,04	30,20	60,24	121,16	
Lleida	25,24	68,15	143,88	179,22	224,00	8,83	8,83	15,15	30,29	60,58	121,16	
Tarragona	25,24	68,16	143,88	179,22	224,00	7,12	8,84	15,14	30,30	60,58	121,16	
COMUNIDAD VALENCIANA												
Alicante	22,28	60,47	128,37	162,32	204,75	7,43	8,49	13,79	27,58	55,17	111,39	
Castellón	24,99	67,48	142,44	179,22	224,00	8,75	8,75	14,99	30,00	60,58	121,16	
Valencia	22,53	62,59	134,98	172,90	219,01	7,75	7,75	13,99	28,73	59,56	121,16	
EXTREMADURA												
Badajoz	19,85	53,61	113,16	140,96	176,18	6,95	6,95	11,91	23,83	47,65	95,29	
Cáceres	17,00	50,00	100,00	125,00	140,00	8,00	8,50	11,00	23,00	43,00	84,00	
GALICIA												
A Coruña	18,95	60,80	128,35	179,20	224,00	6,65	6,65	13,50	27,00	60,55	121,15	
Lugo	21,72	59,32	123,72	154,72	224,00	7,32	7,32	14,12	25,80	52,32	104,16	
Ourense	21,35	57,80	127,35	174,50	218,10	7,45	7,45	13,30	26,70	53,45	107,15	
Pontevedra	20,29	55,85	118,50	151,25	190,86	7,09	7,09	12,42	25,31	51,13	103,24	
ISLAS BALEARES												
P. Mallorca	23,61	68,16	143,88	179,22	224,00	8,84	8,84	15,14	30,30	60,58	121,16	
LA RIOJA												
Logroño	20,00	60,00	130,00	170,00	220,00	7,50	7,50	12,84	25,70	51,38	102,75	
COMUNIDAD DE MADRID												
Madrid	20,00	59,00	129,00	179,00	224,00	7,00	7,00	12,00	27,00	60,00	121,00	
MURCIA												
Murcia	22,57	64,87	136,57	175,94	219,50	7,74	7,74	12,19	30,30	60,58	121,16	
NAVARRA												
Pamplona	20,88	58,72	125,25	156,63	156,63	5,26	7,90	13,09	25,80	51,64	103,27	
PAÍS VASCO												
Bilbao	25,32	69,36	(*)	274,44	351,12	10,32	10,32	18,36	38,04	76,56	158,64	
S. Sebastián	(*)	(*)	(*)	281,29	354,57	9,23	9,23	18,40	37,84	78,15	161,98	
Vitoria	26,67	71,45	158,79	211,87	348,68	10,44	10,55	18,39	38,49	81,35	167,40	
CEUTA Y MELILLA												
Ceuta (*)	25,24	68,16	143,88	179,20	224,00	8,80	8,80	15,10	30,30	60,58	121,16	
Melilla (*)	12,62	34,08	71,94	89,61	112,00	4,42	4,42	7,57	15,15	30,29	60,58	
(*) BILBAO : De 12 a 13,99 CV: 148,60 / De 14 a 15,99 CV: 210,60 (*) SAN SEBASTIÁN : Menos de 9 CV: 42,25 / De 9 a 11,99 CV: 86,64 De 12 a 13,99 CV: 147,55 / De 14 a 15,99 CV: 212,03												
(*) Ceuta y Melilla gozan de una bonificación del 50% en las cuotas.												

¿SABE LEER LA NUEVA ETIQUETA EUROPEA DE LOS NEUMÁTICOS?

A partir de ahora los conductores tendrán más información a la hora de comprar un neumático. El 1 de mayo entró en vigor un reglamento europeo cuyo objetivo es fomentar el uso de neumáticos seguros, duraderos y eficientes en términos de consumo de carburante y que

presenten bajos niveles de ruido.

El reglamento establece un nuevo sistema de etiquetado que mantiene la información sobre la resistencia a la rodadura, la adherencia en superficie mojada y el ruido de rodadura exterior, y que incluye

ahora el nombre comercial, un código QR que permite acceder de manera directa a la parte pública de la base de datos de productos de la UE, así como la identificación exacta del producto con su número de artículo. Además, la nueva etiqueta refleja la dimensión del neu-

mático, índice de carga y velocidad, un pictograma de uso en nieve y otro de agarre en hielo.

Este etiquetado que hasta ahora solo era obligatorio para los neumáticos de turismos (C1) y furgonetas (C2), se amplía a los neumáticos de camiones (C3).

INFORMACIÓN NUEVA DE LA ETIQUETA

1 NOMBRE COMERCIAL, MARCA DE LOS PROVEEDORES

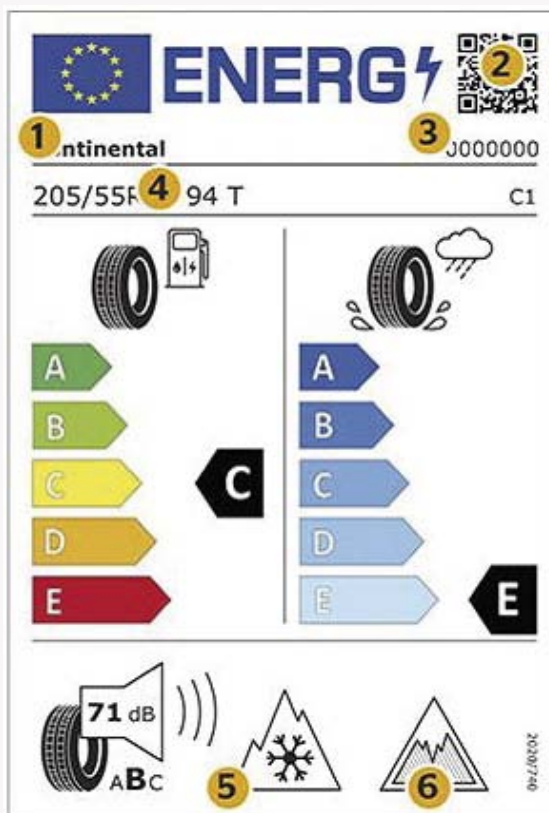
2 CÓDIGO QR (ACCESO DIRECTO A LA PARTE PÚBLICA DE LA BASE DE DATOS DE PRODUCTOS DE LA UE)

3 IDENTIFICACIÓN DEL NEUMÁTICO (Nº DE ARTÍCULO)

4 DIMENSIONES, ÍNDICE DE CARGA Y VELOCIDAD

5 PICTOGRAMA DE USO EN NIEVE

6 PICTOGRAMA DE AGARRE EN HIELO



INFORMACIÓN QUE SE MANTIENE EN LA ETIQUETA



EFICIENCIA EN EL CONSUMO DE CARBURANTE

La eficiencia en términos de consumo de carburante se determina en función de la resistencia a la rodadura, con arreglo a la escala de la «A» a la «E».



ADHERENCIA EN SUPERFICIE MOJADA

Evalúa la distancia de frenada en superficie mojada. Se mide con una escala de la A (mejor adherencia en mojado) a la E (peor adherencia en mojado).



RUIDO EXTERIOR

El nivel de ruido de rodadura exterior se mide en decibelios (dB) y se acompaña de una, dos o tres ondas: una onda para los menos ruidosos y tres ondas para los más ruidosos.

¿QUIERE CONOCER CUÁNTO CUESTA EL COMBUSTIBLE DE SU COCHE POR KILÓMETRO?

El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) ha lanzado la **web Euros por cada 100 kilómetros** que permite a los consumidores comparar el coste de los distintos combustibles para sus vehículos, incluida la electricidad. La página también dispone de un buscador que permite conocer el coste por 100 kilómetros de modelos de vehículos concretos.

La web cuenta con un panel informativo con los costes medios nacionales actualizados de carburantes tradicionales y alternativos en EUR/100km, que se calculan a partir de las fuentes de información oficiales, como el **Geoportall Gasolineras de MITECO**.

<https://eurosper100km.energia.gob.es/Paginas/Index.aspx>





NOVEDADES FISCALES 2021

Este año se han producido en España importantes modificaciones fiscales que afectan al bolsillo de los automovilistas. Conozca cuáles son.

SE MODIFICAN LOS TRAMOS DEL IMPUESTO DE MATRICULACIÓN



El Gobierno ha aprobado una bajada del Impuesto de Matriculación que estará en vigor hasta el 31 de diciembre. Así se establece en la Ley de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal que contempla la rebaja efectiva de este impuesto.

En la actualidad, este gravamen, está dividido en cuatro tramos en función de las emisiones oficiales de dióxido de carbono (CO2) de los automóviles. Así, desde el 11 de julio y hasta el 31 de diciembre de este año, los coches cuyas emisiones no sean superiores a **144 gramos de CO2 por kilómetro** estarán **exentos** del impuesto, que se sitúa en el **4,75%** para automóviles que emiten **entre 145 y 191 gramos de CO2**, en el **9,75%** para emisiones de entre **192 y 239 gramos** y en el **14,75%** para vehículos cuyas emisiones sean **iguales o superiores a 240**

gramos de CO2 por cada kilómetro.

El objetivo de esta modificación del impuesto de matriculación es compensar el incremento que sufrió el precio de los coches con la entrada en vigor a principios de año de la normativa europea de emisiones WLTP, que modificó los parámetros de medición de gases de los vehículos haciéndolos más estrictos, lo que provocó un aumento del 20% en el nivel de emisiones de CO2 respecto al anterior sistema de medición (NEDC).

Así, por ejemplo, si con el sistema NEDC, un coche homologaba 120 gramos de CO2 por kilómetro y, por lo tanto, estaba exento del pago del impuesto, con el sistema de medición WLTP podía dar 144 gramos estando obligado al pago del 4,75%. Con esta modificación, volverá a estar exento.

REFORMA IMPUESTO MATRICULACIÓN

TIPO IMPOSITIVO	NUEVOS TRAMOS	TRAMOS ANTERIORES
EXENTO	Hasta 144 g/km	Hasta 120 g/km
4,75%	De 145 a 191 g/km	De 121 a 159 g/km
9,75%	De 192 a 239 g/km	De 160 a 199 g/km
14,75%	De 240 g/km en adelante	De 200 g/km en adelante

SUBEN LAS TASAS DE TRÁFICO

Los automovilistas que vayan a matricular un coche, renovar su carnet de conducir o realizar cualquier gestión en las Jefaturas provinciales de Tráfico pagarán un 1% más de tasas respecto del pasado año.

PERMISOS DE CIRCULACIÓN

Matriculación de vehículos	98,78
Licencias de circulación y transferencia de ciclomotores	27,57
Autorizaciones especiales de circulación y sus modificaciones	131,40
Permisos de carácter temporal	20,40
Transferencias	55,10

PERMISOS PARA CONDUCCIÓN

Pruebas para obtener el permiso	93,12
Obtención de licencias de conducción	44,14
Obtención de permisos o licencias por haber perdido el crédito de puntos o por canje, cuando no se requiera la realización de pruebas prácticas de conducción; así como la expedición del permiso A tras la superación de la formación exigida sin examen	28,58
Prórroga de vigencia de los permisos de conducción	24,34

OTRAS TARIFAS

Anotaciones de cualquier clase	8,53
Duplicados de permisos y licencias de conducir	20,60
Otras autorizaciones otorgadas por el Organismo	10,40
Anotación del resultado de la ITV	4,14

ACTUALIZACIÓN DE VALORES EN LA COMPRAVENTA DE VEHÍCULOS

Hacienda ha actualizado el valor fiscal de los vehículos a efectos de liquidar el impuesto de transmisiones por la compra-venta entre particulares.



Si Usted va a adquirir un vehículo a un particular, consulte con AEA los impuestos que tendría que pagar. Es un servicio gratuito para Socios.

91.559.49.40

SUBE EL IMPUESTO SOBRE LOS SEGUROS



Las primas que se paguen durante este año por el seguro del coche se incrementarán un 2 por ciento debido a que el Impuesto sobre las Primas del Seguro (IPS) ha subido del 6% al 8%.

Según los datos de AEA, los automovilistas pagan de media al año por el seguro de su coche 660 euros y con el incremento del impuesto pagarán 673 euros, lo que supone 13 euros más.

DESCIENDEN UN 37% LAS MULTAS DE TRÀNSIT POR EXCESO DE VELOCIDAD

El pasado año, 149 radares fijos del Servei Català de Trànsit (SCT) sancionaron a 569.026 conductores por sobrepasar los límites de velocidad establecidos en las carreteras catalanas, según revela un estudio realizado por **Automovilistas Europeos Asociados (AEA)**. Esto supone una disminución del 37% respecto de las denuncias formuladas en 2019 (900.109).

Este descenso se produce dentro del contexto de la pandemia del COVID-19 y las limitaciones a la movilidad impuestas para frenar su propagación, que determinaron una reducción en los desplazamientos por carretera de un 25%.

El 53% de los excesos de velocidad se produce en carreteras convencionales

Según el informe de **AEA**, el 53% de las infracciones se captaron en carreteras convencionales (306.732). En las autopistas libres y autovías se contabilizaron 154.222 infracciones y en las autopistas de peaje 108.072 denuncias.

Por provincias, los radares fijos que más multas impusieron fueron los de Tarragona, con 182.790 sanciones (32,12%) y Barcelona con 182.080 (32%). Los que menos, los de Girona con 118.709 sanciones

(20,87%) y Lleida, con 85.447 (15,01%).

AEA también señala en su estudio que la actividad sancionadora de los radares situados en Barcelona disminuyó un 41,75% respecto de la del año anterior, en los de Girona un 36,1%, en los de Tarragona un 33,5% y en los de Lleida un 32,4%.

En Tarragona, los radares más productivos

No obstante, según **AEA**, los radares situados en las carreteras tarraconenses fueron los más activos en 2020 teniendo en cuenta el número de sanciones impuestas por cada radar. Así, cada uno de los 31 radares de Tarragona impuso 5.896 multas frente a las 3.597 multas de cada uno de los 33 radares de Girona. Los 54 cinemómetros de Barcelona sancionaron, cada uno, a 3.371 conductores y los 31 de Lleida a 2.756.

Localizamos los radares fijos “más multones”

El informe de **AEA** también revela la ubicación de los radares que más multas pusieron durante 2020, señalando al radar ubicado en el Km. 325 de la AP-7, en Tarragona como el más activo de la comunidad. El año pasado solo este radar impuso diariamente 129 sanciones, con un total anual de 47.176 multas.

LOS RADARES “MÁS MULTONES”

PROV.	VÍA	P.K	DENUNCIAS	
			2020	2019
Tarragona	AP-7	325	47.176	76.169
Girona	C-31	312	31.348	26.557
Tarragona	N-340	1.176	21.298	14.045
Barcelona	C-58	29	17.458	33.088
Barcelona	N-340	1.226	16.903	18.813
Tarragona	AP-7	337	16.876	28.492
Barcelona	N-II	665	16.449	11.090
Barcelona	C-55	18	16.075	-----
Girona	C-65	6	13.619	16.962
Tarragona	A-7	1.163	13.372	-----
Tarragona	N-420a	879	11.758	12.461
Lleida	AP-2	173	10.383	14.390
Girona	C-31	319	10.680	24.695
Barcelona	C-17	7	10.112	8.330
Lleida	A-2	510	9.921	8.41
Barcelona	N-340	1.242	9.033	1.318
Lleida	C-14	134	8.843	11.450
Lleida	AP-2	154	8.458	16.476
Tarragona	AP-7	308	8.356	16.190
Tarragona	A-7	1.159	8.330	14.139
Tarragona	T-11	5	7.470	5.644
Lleida	A-2	477	7.467	5.505
Lleida	N-240	53	7.256	9.185
Barcelona	C-17	16	6.390	10.136
Barcelona	C-15	24	6.205	7.682

¿Prevención o recaudación?

A pesar de que las restricciones a la movilidad impuestas por el coronavirus durante el año pasado han provocado un descenso significativo en el número de infracciones detectadas por los radares en Cataluña, **AEA** considera que el Servei Català de Trànsit debería replantearse su política de radares, ya que este necesario instrumento de prevención de infracciones y de accidentes se ha convertido en un verdadero instrumento de recaudación.



EL RADAR DE TRAMO DE LA A-5 ES EL QUE MÁS MULTAS FORMULA EN MADRID

Durante el primer trimestre de este año, los radares de la policía municipal de Madrid formularon 135.692 denuncias, por un valor económico de 14.711.000 euros, según revela un estudio realizado por **Automovilistas Europeos Asociados (AEA)**.

Ello supone un incremento del 3,5% respecto del número de denuncias de velocidad formuladas en el mismo periodo de 2020 (131.049) y una facturación por multas de cerca de 1.680 euros a la hora.

La M-30 una fábrica de multar

Según **AEA**, la M-30 sigue siendo la vía que contabiliza el mayor número de infracciones por velocidad, 88.512 denuncias, lo que supone el 65,2% del total. Sin embargo, es el radar de tramo situado en la A-5, a la altura de Batán el que ha formulado el mayor número de denuncias (24.374), seguido por el radar situado

en el **Km. 19.06 de la M-30** (a la altura del Paseo de Monistrol), con 15.012 de denuncias.

Respecto del radar de tramo de la A-5, el informe señala que los excesos de velocidad son más frecuentes en el tramo de salida (12.761) que en el de entrada a Madrid (11.613).

70 km/h, el límite menos respetado

La mayoría de las infracciones (el 72% de los casos) se produce por no respetar el límite de velocidad de 70 km/h que coincide precisamente con el existente en el radar de tramo de la A-5, en los túneles de la M-30 y en los kilómetros 19,06 y 19,800 de esta vía, a la altura del Paseo del Marqués de Monistrol.

La mayoría son excesos mínimos de velocidad

A pesar del importantísimo número de denuncias que se formulan en la capital, la in-



mensa mayoría (el 95% de los casos) son excesos mínimos de velocidad de apenas

un 10% sobre el límite establecido, que son sancionados con multa de **100 €**.

LOS 10 RADARES MÁS "MULTONES"

UBICACIÓN	DENUNCIAS	VALOR
1.- Radar tramo A-5	24.374	2.340.650€
2.- M-30 km. 19,06	15.012	1.527.400€
3.- M-30 km. 4,150	12.212	1.294.200€
4.- M-30 km. 27	9.647	993.100€
5.- M-30 Túnel km. 10,3	8.582	891.100€
6.- M-30 Túnel km. 0,5	7.901	799.700€
7.- M-30 km. 7,8 (Enlace O'Donnell)	6.414	652.300€
8.- M-30 km. 6,7	6.243	644.300€
9.- M-30 km. 19,800	5.832	588.800€
10.- M-30 km. 16,530 (Pº Pontones)	5.453	560.400€



Madrid Central

El Tribunal Supremo ha inadmitido un recurso de casación interpuesto contra la sentencia que anuló Madrid Central. Ahora el Ayuntamiento de Madrid

AEA TENÍA RAZÓN: MADRID CENTRAL ERA ILEGAL

¿CÓMO PUEDO RECLAMAR LAS MULTAS?

tiene que anular todas las multas que estén pendientes de cobro.

¿Y si la multa se ha pagado?

Como ya advirtió **Automovilistas Europeos Asociados (AEA)** al recurrir Madrid Central ante los tribunales y solicitar su suspensión cautelar, el consistorio madrileño tendrá que devolver las multas que hayan sido pagadas.

Los afectados disponen de **un año** para presentar la reclamación desde la publicación de la sentencia en el Boletín Oficial del Estado.

Según los datos de **AEA**, desde su puesta en marcha en marzo de 2019 hasta marzo de este año, el Ayuntamiento ha formulado **1.444.297 denuncias**, por valor de 129.986.730€, por acceder a "Madrid Central" sin autorización.

¿LE HAN PUESTO UNA MULTA?

Si Ud. ha recibido alguna multa de "Madrid Central" y la ha pagado, póngase en contacto con **AEA** para solicitar su devolución.

 **91.559.49.40**

BOTÓN DE MUESTRA

Botón de muestra es una sección de AEAPress en la que seleccionamos algunas de las consultas realizadas por nuestros socios. Mes a mes elegimos aquellas que tienen un interés más general, para que sirvan de ayuda a otros automovilistas que se encuentren en el mismo caso.



EXENCIÓN FISCAL PARA MINUSVÁLIDOS

Voy a comprar un coche nuevo y como mi padre tiene una minusvalía me han dicho que si el coche va a su nombre no tiene que pagar el impuesto de matriculación, pero me surge una duda ¿puedo hacerlo aunque mi padre no tenga carnet?



▷ Efectivamente la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, establece una exención fiscal en el impuesto de matriculación para los vehículos automóviles matriculados a nombre de minusválidos **para su uso exclusivo**, siempre que el minusválido no se haya beneficiado de idéntica exención en los últimos cuatro años (este requisito no se exige en supuestos de siniestro total de los vehículos, debidamente acreditado) y que, además, el coche no se transmita por actos intervivos en los siguientes cuatro años. Como puede comprobar la ley no

exige que el minusválido tenga que tener carnet (por ej. un ciego podría tener derecho a dicha exención). Sin embargo, **la ley si establece que el uso de ese vehículo debe ser exclusivo del minusválido**. Es decir, que ni siquiera excepcionalmente podría utilizarse ese vehículo para un fin distinto que no sea trasladar a su padre. Si ese va a ser el único uso que va a tener ese automóvil, solicite la exención fiscal. Pero si le van a dar otros usos distintos, no se lo recomendamos en absoluto. Hacienda hace un control exhaustivo sobre el uso de estos vehículos.

¿DENUNCIA INVÁLIDA?

¿Tengo que pagar una multa si en la notificación que me han enviado no se especifica el lugar exacto de la infracción? ¿Qué pasa si no la pago?



▷ En las denuncias deben figurar no solo la fecha y la hora sino además el lugar de la infracción. Por tanto, esa denuncia es inválida. No obstante, si una sanción no se paga, ni se recurre, al final se puede ejecutar con recargo mediante el embargo de bienes del deudor.

PLAZO PARA COMUNICAR LA BAJA AL SEGURO



¿Con cuánto tiempo tengo que avisar a mi aseguradora que quiero dar de baja el seguro de mi coche?

▷ La Ley del Contrato de Seguro establece que puede concertar un seguro por el plazo que se determine en la póliza, siempre que no sea superior a diez años, y que puede prorrogarlo una o más veces por un período no superior a un año cada vez. No obstante, si decide no continuar con el seguro debe comunicar la baja a la aseguradora con

un mes de antelación al vencimiento.

Recuerde también que tiene un plazo de **dos meses** para comunicar la decisión de oponerse a la prórroga si es la aseguradora la que toma la decisión o si quiere modificar algún aspecto del contrato (incremento de prima, modificación del capital asegurado, etc).

INDEMNIZACIÓN POR EL MAL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LA CARRETERA

Al ir a tomar una curva, encontré un bache en la calzada por lo que perdí el control de mi coche, saliendo despedido hacia un barranco. ¿Tengo derecho a que me indemnicen por las lesiones sufridas y que me paguen el arreglo del vehículo? ¿A quien puedo reclamar?

► Son muchos los accidentes de tráfico que se producen a causa del mal estado de conservación de la vía, ya sea por la existencia de baches; arenilla o gravilla suelta; nieve o hielo; animales muertos; ramas de árboles desprendidas; deficiente señalización de las obras; etc.

La legislación de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial establece que: ***“Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en***



ella de las adecuadas señales y marcas viales.”

Por ello, si el accidente se ha producido por culpa del mal estado de conservación de la vía, debes reclamar a la Administración titular de la misma donde ocurrió el accidente la indemnización por los daños y perjuicios que se te hayan ocasionado. Es necesario acreditar la relación causal entre su daño y el mal funcionamiento del servicio público.

El plazo para reclamar la indemnización es de **un año**.

¿DÓNDE PUEDO PASAR LA ITV?



¿Es obligatorio pasar la ITV del coche en la comunidad en la que resido o la puedo pasar en cualquier otra comunidad? La diferencia de precios entre unas y otras es abismal.

► Tratándose de turismos se puede pasar la ITV en cualquiera de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos autorizadas de cualquier Comunidad. Efectivamente los precios son diferentes e incluso hay comunidades en las que el servicio está liberalizado y hay diferencias de precio entre una estación y otra. Además, debes saber que si el resultado de la inspección es negativo o desfavorable solo se te permite circular hasta un taller para subsanar los defectos y ya no es obligatorio volver a la misma ITV para verificar el arreglo. Se puede realizar la segunda inspección en otra estación diferente.

USO DE MASCARILLA EN EL COCHE

¿Es obligatorio llevar mascarilla en el coche?

► En los últimos días estamos recibiendo cientos de consultas acerca de la obligatoriedad del uso de la mascarilla cuando viajamos en automóvil.

Aunque el estado de alarma en España finalizó el pasado 6 de mayo, la Ley 2/2021, de 29 de marzo, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 obliga a seguir usando la mascarilla en ***“los transportes públicos y privados de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas, incluido el conductor, si los ocupantes de los vehículos de turismo mayores de 6 años no conviven en el mismo domicilio”***. La multa por no usar la mascarilla es de **hasta 100 €**.



TELE-CONSULTA
AUTOMOVILÍSTICA

AEA



Servicio exclusivo para
los Socios, para dar
respuesta inmediata
a sus consultas
relacionadas con el
uso del automóvil

A través del teléfono
91 559 49 40

Vd. podrá formular
cualquier consulta
sobre multas,
accidentes, garantías
de fabricantes, etc

**OFICINAS AEA
EN MADRID**



Luis Carlos Vázquez, 16
28043 MADRID

Fax: 91 559 27 57

E-mail: info@aeaclub.org

www.aeaclub.org

**Invite a sus
familiares
y amigos a
inscribirse en
AEA**

LAS BAJAS TEMPORALES DE LOS VEHÍCULOS TENDRÁN UNA DURACIÓN DE UN 1 AÑO



El Gobierno ha aprobado un Real Decreto sobre los vehículos al final de su vida útil que modifica el Reglamento General de Vehículos y que incluye entre sus principales novedades que **las bajas temporales de los vehículos tendrán un duración de un año**. Hasta ahora, no había límite de tiempo.

Pasado ese plazo, si el interesado no solicita su prórroga, como máximo 2 meses antes de la fecha de finalización de la baja temporal, el vehículo volverá a estar en situación activa, generando las obligaciones administrativas y fiscales que correspondan, tales como el impuesto de vehículos de tracción mecánica.

BAJA DEFINITIVA

La nueva normativa también prevé la posibilidad de anotar de oficio la baja definitiva de los vehículos, que no hayan estado asegurados o no hayan superado la ITV durante los últimos diez años.

VEHÍCULOS SINIESTRO TOTAL

Otra de las novedades es la obligación de superar una ITV en aquellos vehículos **que hayan sido declarados siniestro total por las aseguradoras** y con los que, posteriormente, su titular

pretenda circular o transferir a otro titular.

TRASLADO DEL VEHÍCULO A OTRO PAÍS

En el caso de que se quiera trasladar un vehículo a otro país donde vaya a ser matriculado, una vez comunicada la baja del vehículo por exportación o tránsito comunitario, se deberá materializar la salida del vehículo de España **en los siguientes 3 meses** desde la anotación de la baja en el registro de vehículos.

VEHÍCULOS HISTÓRICOS

También se podrá solicitar la rehabilitación de los vehículos históricos que hayan sido dados de baja definitiva, siempre que tengan especial interés histórico o singularidad.

ENTRADA EN VIGOR

Aunque la entrada en vigor de este Real Decreto es al día siguiente de su publicación en el BOE (14 de abril de 2021), la Disposición transitoria segunda establece **un plazo de un año** para la adaptación administrativa, por lo que los cambios, en la práctica, se aplicarán en abril de 2022.

NUEVA SEÑAL LUMINOSA DE EMERGENCIA

**¿DESDE
CUÁNDO ES
OBLIGATORIA?**



El Gobierno ha aprobado un Real Decreto que regula los servicios de auxilio en las vías públicas y cuya principal novedad es la sustitución de los triángulos de señalización de peligro por un dispositivo luminoso de color amarillo **que incorporará un sistema de geolocalización**.

Este dispositivo que se colocará en la parte más alta posible del vehículo inmovilizado **será obligatorio a partir del 1 de enero de 2026**.

No obstante, **desde el 1 de julio de este año** (fecha en la que entró en vigor el Real Decreto) **y hasta el 1 de enero de 2026** se podrán utilizar tanto los triángulos como la nueva señal con geolocalización o sin ella.

En este sentido, **AEA** recomienda no comprar este dispositivo hasta que no esté en funcionamiento el sistema de geolocalización, lo que presumiblemente ocurrirá a partir del próximo mes de diciembre.