



Informativo del automóvil exclusivo para miembros de
AUTOMOVILISTAS EUROPEOS ASOCIADOS

Press

173 - NOVIEMBRE 2021

DENUNCIA DE AEA

**LAS ZONAS ORA
MULTICOLOR
ESTÁN FUERA
DE LA LEY**



**AEA RECHAZA
EL COBRO DE
PEAJES EN
LAS AUTOVÍAS
ESPAÑOLAS**



**EL TRIBUNAL SUPREMO
ESTIMA EL RECURSO DE AEA
CONTRA EL RECORTE DE LOS
PLAZOS PARA PASAR LA ITV
DURANTE EL ESTADO DE ALARMA**

Esta sentencia beneficiará a más de **6.500.000** de
automovilistas que tuvieron que soportar un gasto
“extra” de más de **300 millones de euros**.

EN CASO DE ACCIDENTE

**¿Está un conductor joven cubierto
por el seguro de su padre?**

DURANTE EL QUINQUENIO 2015-2019

**Los accidentes provocados por animales
aumentaron un 60% en España**

MEDICAMENTOS Y CONDUCCIÓN

**¿Cubre el seguro los daños causados
por conductores medicados?**

AYUNTAMIENTO DE MADRID

**Conozca las nuevas restricciones
de circulación**

EN CATALUÑA:

**Nuevo impuesto sobre las emisiones
de CO2 de los vehículos**

**IMPORTANTE PRECEDENTE
JUDICIAL OBTENIDO POR AEA**

**TRÁFICO NO PUEDE
SANCIONAR A LOS
VEHÍCULOS
ESTACIONADOS SIN ITV**

EL TRIBUNAL SUPREMO ESTIMA EL RECURSO INTERPUESTO POR AEA CONTRA EL RECORTE DE LOS PLAZOS PARA PASAR LA ITV APROBADO POR EL GOBIERNO DURANTE EL ESTADO DE ALARMA



Esta sentencia beneficiará a más de **6.500.000 de automovilistas** afectados a los que se les redujeron ilegalmente los plazos de inspección y tuvieron que soportar un gasto “extra” de más de **300 millones de euros**.

La Sala Tercera del Tribunal Supremo ha estimado íntegramente el recurso interpuesto por **Automovilistas Europeos Asociados (AEA)** y ha declarado la nulidad del apartado segundo de la Orden del Ministerio de Sanidad 413/2020, de 15 de mayo, aprobada por el Gobierno con motivo del COVID-19, que reducía los plazos en los que los automovilistas tenían que pasar las sucesivas inspecciones técnicas de sus vehículos.

La sentencia, en la que ha actuado como ponente el magistrado Antonio Jesús Fonseca-Herrero, considera que dicha medida vulnera el ordenamiento jurídico nacional así como el Derecho de la Unión Europea, tal y como había argumentado **AEA**.

Reducción injustificada de los plazos de ITV

Como se recordará, dicha normativa fue recurrida en julio de 2020 por **AEA** al considerar que la medida no estaba justificada ni obedecía a ninguna razón de seguridad vial y perjudicaba gravemente los derechos de millones de automovilistas a los que se obligaba a pasar anticipadamente una nueva inspección y pagar dos veces por un servicio innecesario.

Seis millones de automovilistas afectados pagaron injustamente 300 millones de euros

Según el cálculo efectuado por **AEA**, la medida afectó a unos 6,5 millones de automovilistas que tuvieron que desembolsar

más de 300 millones de euros por la realización anticipada de unas inspecciones que no estaban justificadas porque suponía “revisar lo que ya estaba revisado” pero pagando dos veces por una comprobación inútil e innecesaria.

Para el presidente de **AEA**, Mario Arnaldo, “el cambio realizado por el Gobierno no obedecía a ninguna razón de seguridad vial sino solo y exclusivamente a razones económicas de empresas privadas a las que se les quería favorecer, en perjuicio de los automovilistas, garantizándoles la recaudación que habían dejado de percibir durante el cierre de las estaciones de ITV motivado por la declaración del estado de alarma”.

“Así, por ejemplo, -explica Arnaldo- un vehículo de turismo de 10 años que con motivo del COVID-19 no hubiera podido pasar la ITV el día 21 de mayo de 2020, tenía la posibilidad de pasarla hasta el 17 de diciembre de ese mismo año. Con los plazos normales, la siguiente inspección podría haberla pasado hasta un año más tarde, es decir, hasta el 17 de diciembre de 2021. Sin embargo, con la norma anulada ahora por el Tribunal Supremo se le obligaba a pasar esa nueva inspección antes del 21 de mayo de 2021, acortando en siete meses el plazo normal de inspección”.

No existían razones medioambientales ni de seguridad vial

La normativa que regula

en España la inspección técnica de vehículos establece que el plazo de validez de las inspecciones técnicas periódicas se obtiene adicionando a la fecha en la que el resultado de la inspección sea favorable la

frecuencia que corresponda a la antigüedad y al tipo de vehículo. Es decir, la fecha que se tiene en cuenta para fijar el plazo de la nueva inspección es la fecha en que realmente se realiza la inspección.

RECLAMACIONES INDIVIDUALIZADAS DE LOS AUTOMOVILISTAS AFECTADOS



Desde la interposición de su recurso ante el Supremo, **AEA** ha venido planteando ante los servicios competentes de las distintas comunidades autónomas miles de reclamaciones individualizadas en defensa de los legítimos derechos de nuestros socios, a fin de que se les reconociera la fecha en la que se realizó la inspección para el cómputo de la siguiente.

Ahora, las ITV no solo tendrán que rectificar las fechas de inspección sino que además tendrán que devolver el importe de las inspecciones realizadas anticipadamente, ya que la medida declarada ahora nula afectó a unos 6.500.000 de automovilistas que tuvieron que soportar un gasto "extra" de más de 300 millones de euros.

¿ES ESTE SU CASO?



Si Ud. es uno de los automovilistas afectados, póngase en contacto con la Asesoría Jurídica de AEA para que revise su caso y le asesore.



91.559.49.40



info@aeaclub.org



CALENDARIO DE INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

VEHÍCULOS DE USO PRIVADO DE HASTA 8 PLAZAS, EXCLUIDO EL CONDUCTOR

(Dedicados al transporte de personas, autocaravanas y vehículos vivienda)



Hasta 4 años: **Exento**
De más de 4 años: **Bienal**
De más de 10 años: **Anual**

MOTOCICLETAS

(Motocicletas, vehículos de tres ruedas, cuadriciclos, quads, ciclomotores de tres ruedas y cuadriciclos ligeros)



Hasta 4 años: **Exento**
Mas de 4 años: **Bienal**



CICLOMOTORES

(De dos ruedas)

Hasta 3 años: **Exento**
Mas de 3 años: **Bienal**

VEHÍCULOS DE ESCUELA DE CONDUCTORES



Hasta 2 años: **Exento**
De 2 a 5 años: **Anual**
De más de 5 años: **Semestral**

AMBULANCIAS Y VEHÍCULOS DE S.P

(Dedicados al transporte de personas incluido el transporte escolar, con capacidad de hasta 8 plazas, excluido el conductor)



Hasta 5 años: **Anual**
Mas de 5 años: **Semestral**

VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE PERSONAS CON 10 O MÁS PLAZAS, INCLUIDO EL CONDUCTOR



Hasta 5 años: **Anual**
Mas de 5 años: **Semestral**

VEHÍCULOS DEDICADOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DE HASTA 3,5 TONELADAS



Hasta 2 años: **Exento**
De 2 a 6 años: **Bienal**
De 6 a 10 años: **Anual**
De más de 10 años: **Semestral**

VEHÍCULOS DEDICADOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS DE MÁS DE 3,5 TONELADAS



Hasta 10 años: **Anual**
Más de 10 años: **Semestral**

CARAVANAS REMOLCADAS DE MÁS DE 750 KG



Hasta 6 años: **Exento**
Más de 6 años: **Bienal**

TRÁFICO NO PUEDE SANCIONAR A LOS VEHÍCULOS ESTACIONADOS SIN ITV

Una reciente sentencia dictada por el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 33 de Madrid ha anulado una multa de 200€ impuesta a un vehículo sin ITV que no circulaba sino que solo estaba estacionado.



En los dos últimos años, la DGT ha impuesto más de un millón de multas por no pasar la ITV, por un importe aproximado de unos doscientos millones de euros.

Sin embargo, no todas esas multas eran correctas, a tenor del precedente jurídico establecido en una reciente sentencia dictada por el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 33 de Madrid que -en contestación a un recurso promovido por los letrados de **Automovilistas Europeos Asociados (AEA)**- ha anulado una multa de 200 euros impuesta por no pasar la ITV a un vehículo que se encontraba estacionado, al considerar que *“el ilícito a sancionar está constituido por el hecho de circular, no por el incumplimiento de someter el vehículo a la ITV de forma periódica”*.

SOLO SE PUEDE SANCIONAR A LOS VEHÍCULOS QUE CIRCULEN SIN ITV

El caso ahora resuelto favorablemente para el automovilista sancionado, se inició por la denuncia formulada por la policía municipal de Madrid a un vehículo estacionado en una calle de la capital por el hecho de: *“No haberse sometido el vehículo reseñado a la inspección técnica periódica establecida reglamentariamente”*.

Dado que las infracciones relativas a las condiciones técnicas de los vehículos y al seguro obligatorio están excluidas de la competencia municipal, la sanción la impuso el Jefe provincial de Tráfico de Madrid después de rechazar las alegaciones

planteadas por el interesado, el cual decidió poner el asunto en manos de los letrados de **AEA** para plantear el correspondiente recurso judicial.

En la demanda, nuestros letrados argumentaron que en la vigente Ley de Seguridad Vial no está tipificado como infracción el hecho de no someter un vehículo a la ITV en el plazo debido, sino circular sin ella, circunstancia que no se daba en el hecho denunciado ya que el vehículo se encontraba estacionado. En consecuencia, no podía imponerse ninguna sanción por este motivo porque, en caso contrario, se *“infringiría el principio de legalidad y tipicidad al no existir una norma con rango de ley que sancionara la conducta descrita, puesto que la ley recoge el término circular”*.

NO PASAR LA ITV NO ESTÁ TIPIFICADO COMO INFRACCIÓN

La resolución judicial, contra la que no cabe recurso alguno, acoge íntegramente las tesis de los letrados de **AEA** y rechaza las defendidas de contrario por la Abogacía del Estado, porque considera que *“el ilícito a sancionar es el previsto en el artículo 76 o) de la LSV y está constituido por el hecho de circular, no por el incumplimiento de someter el vehículo a la ITV de forma periódica, pues ninguna infracción define el artículo 10.1 del Reglamento General de Vehículos, que realmente lo que hace es imponer la obligación de su inspección periódica, lo que no significa que esté describiendo ninguna con-*

ducta infractora”.

Por ello la sentencia concluye que *“procede la estimación del recurso declarando la nulidad de la resolución administrativa recurrida conforme al artículo 47.1 a) de la LPAC por infracción del principio de tipicidad”*.

IMPORTANTE PRECEDENTE JUDICIAL

Esta resolución judicial constituye un importante precedente jurídico y va a permitir determinar con claridad qué hechos pueden ser o no sancionados en relación con la inspección técnica de vehículos.

Para **AEA**, *“esta sentencia recoge de forma admirable la doctrina del Tribunal Constitucional en relación con el principio de reserva legal en materia de derecho administrativo sancionador y recuerda que ninguna administración puede utilizar la analogía para sancionar hechos que no están expresamente contemplados en la ley. Algo que, desgraciadamente, ocurre con demasiada frecuencia en las multas que imponen los ayuntamientos y la DGT”*.



PARA QUE EL TRIBUNAL SUPREMO PUEDA UNIFICAR CRITERIOS EN MATERIA DE TRÁFICO

AEA PIDE QUE SE REFORME EL RECURSO DE CASACIÓN

Desgraciadamente la legislación de tráfico no es clara en muchos aspectos y las distintas administraciones en materia de tráfico se aprovechan de esta circunstancia para sancionar por analogía hechos que no están expresamente tipificados como infracción, con lo cual la situación de inseguridad del ciudadano es manifiesta.

A esta circunstancia hay que añadir que el ciudadano en casos de duda o frente a sentencias discrepantes no puede interponer un recurso de casación ante el Tribunal Supremo para

que este unifique criterios.

Por este motivo, **AEA** viene pidiendo desde hace mucho tiempo que se modifique la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativo para que también por una multa de tráfico se pueda acudir al Supremo ya que **mientras no se modifique esta situación, la justicia en materia de tráfico será una lotería**.

Por ello, **AEA** considera que podría aprovecharse la actual tramitación de la reforma de la Ley de Tráfico para corregir esta anomalía.

¡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

¿CUBRE EL SEGURO LOS SINIESTROS CAUSADOS POR CONDUCTORES MEDICADOS?



Según la DGT, el 5% de los accidentes de tráfico que se producen está provocado por el consumo de medicamentos. De hecho, el año pasado, el 48,7% de los conductores fallecidos en accidentes dieron positivo en alcohol, drogas y/o psicofármacos, según los datos del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses.

La mayoría de los conductores conoce el efecto del alcohol y las drogas en la conducción pero muy pocos saben que algunos medicamentos, incluso los que no precisan receta médica, pueden disminuir su capacidad para conducir de forma

segura, y que los seguros pueden excluir de cobertura los daños causados por conductores medicados **siempre que dicha medicación haya influido en la conducción y esa sea la causa del accidente.**

¿QUÉ MEDICAMENTOS INFLUYEN EN LA CONDUCCIÓN?

En nuestro país, los medicamentos están clasificados por su influencia en la capacidad de conducir y hay 4 categorías que van de la "0" (los que raramente afectan a la conducción) a la "3" (los que afectan de forma muy marcada a la capacidad de conducción).

Son precisamente los de esta tercera categoría (ansiolíticos, antidepresivos, estimulantes, antihistamínicos, entre otros) los que pueden dar positivo en un control de drogas, al ser muchos de ellos derivados de los opiáceos.

LO QUE DICE LA LEY

En España, la ley que regula el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria del automóvil obliga a las aseguradoras a indemnizar a las víctimas por los daños causados dolosamente pero después el asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización, podrá repetir (para recuperar lo abonado) con-

tra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si el daño causado fuera debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

Por ello, **AEA** quiere advertir a los conductores que a veces no hace falta consumir cocaína, heroína o cualquier otra droga sino que basta con tomar un simple fármaco que pueda influir en la conducción para que las coberturas del seguro puedan verse afectadas en caso de que se provoque un accidente por este motivo.

¿QUÉ MEDICAMENTOS AFECTAN A LA CONDUCCIÓN?



Pueden disminuir la capacidad para conducir los que se utilizan para tratar los trastornos del sueño, la ansiedad, la psicosis, la depresión, la epilepsia, el párkinson, el dolor, las migrañas, la demencia, las alergias, las afecciones oculares, la gripe o el catarro.

¿CÓMO AFECTAN?

El 25% de los fármacos que se consumen habitualmente, autorizados por la AEMPS (Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios), puede afectar a la conducción de alguna forma, provocando somnolencia, dificultad de concentración o para permanecer alerta, visión doble o borrosa, sensación de vértigo, disminución de reflejos (lentitud de reacción), falta de coordinación, sensación de inestabilidad y desvanecimientos o mareos.



¿CÓMO LOS IDENTIFICAMOS?

Busque en el cartonaje de los medicamentos que esté tomando si aparece el siguiente símbolo de advertencia:



Este pictograma **NO PROHÍBE** la conducción, sino que **LE ADVIERTE** que es recomendable leer en el prospecto donde están descritos todos los efectos adversos.

AEA RECHAZA EL COBRO DE PEAJES EN LAS AUTOVÍAS ESPAÑOLAS

Los automovilistas españoles ya pagan anualmente en impuestos 30.000 millones de euros para financiar la conservación de las carreteras.



Automovilistas Europeos Asociados (AEA) se ha mostrado *“radicalmente contraria”* a la propuesta del Gobierno de cobrar un peaje a los particulares por el uso de las autovías actualmente gratuitas por cuanto *“los automovilistas españoles con sus impuestos ya pagan con creces el mantenimiento de estas infraestructuras y porque este tipo de medidas puede tener un impacto muy negativo para la economía de las zonas donde se implanten”*.

LOS AUTOMOVILISTAS APORTAN 30.000 MILLONES

AEA considera que la medida no está justificada porque los automovilistas ya aportan anualmente al presupuesto 30.000 millones de euros en impuestos (combustibles, matriculación, circulación...), frente a los 1.700 millones que, según estimaciones de esta entidad, precisaría el mantenimiento de la actual red de carreteras y de los que *“a duras penas cada año se cubre la mitad”*.

En efecto, las inversiones presupuestadas para el mantenimiento y conservación de carreteras para 2022 ascienden a 993.341.000 €, cifra que **AEA** considera insuficiente para la importante contribución que los automovilistas ya aportan al erario.

A juicio de **AEA**, las infraestructuras de carreteras son un servicio público esencial que debe ser financiado con cargo a los presupuestos generales del Estado, y no solo por razones económicas y sociales, sino por razones de seguridad vial.

En este sentido, **AEA** seña-



la que esta decisión afectaría negativamente a la seguridad vial *“ya que muchos automovilistas que hoy circulan por autovías y autopistas seguras se verían obligados a hacerlo por carreteras convencionales en las que se producen el 80% de los accidentes con víctimas”*.

IMPACTO ECONÓMICO NEGATIVO

AEA advierte, además, de los efectos económicos negativos que esta medida tiene sobre las zonas donde se implanta. Así, en nuestro vecino país Portugal cuando se estableció este peaje a finales de 2010, el tráfico en las autovías descendió entre un 30 y un 50%.

VOLVER A LA EDAD MEDIA

Por ello, para **AEA**, medidas de este tipo *“no solo son muy negativas para el desarrollo de las comunicaciones y la seguridad vial sino que además fomentan la insolidaridad entre los territorios. Por eso, esperamos que el gobierno recapacite y no caiga en la tentación de financiar las infraestructuras mediante el derecho de Portazgo, utilizado en la Edad Media”*.

LA UE ANIMA A LOS ESTADOS MIEMBROS A DESTINAR LA RECAUDACIÓN POR MULTAS A LA MEJORA DE LAS CARRETERAS

La Unión Europea quiere que los Estados miembros realicen más inversiones para mejorar la seguridad vial de las carreteras, especialmente en los puntos con más siniestralidad.

Para ello, los eurodiputados han animado a los Estados miembros a crear fondos nacionales de seguridad vial que canalicen la recaudación por multas a mejoras en la red viaria.

Además, para reducir el número de fallecidos en carretera ha pedido que se impongan medidas más estrictas con el

objetivo de acabar con las muertes en carretera en 2050.

Entre estas medidas se encuentran la tolerancia cero con el alcohol, la limitación de la velocidad a 30 km/h o estudiar la posibilidad de equipar los dispositivos móviles y electrónicos de los conductores con un **“modo de conducción seguro”** para reducir las distracciones al volante.

Según la Eurocámara cada año mueren en las carreteras de la UE 22.700 personas, y 120.000 quedan con heridas graves.





LAS ZONAS ORA MULTICOLOR ESTÁN FUERA DE LA LEY

El 75 por ciento de las capitales de provincia incumple la normativa sobre señalización del estacionamiento limitado.



Automovilistas Europeos Asociados (AEA) ha denunciado que la señalización que utiliza el 75 por ciento de las capitales de provincia españolas para delimitar las zonas de estacionamiento limitado -de color verde, naranja o rojo- incumple el Reglamento General de Circulación y, por tanto, las sanciones que se han venido imponiendo por no colocar el ticket en estos aparcamientos son nulas, por cuanto se amparan en una señalización ilegal e inventada.

El Reglamento de Circulación solo contempla las plazas pintadas de azul

Según **AEA**, en España existen zonas de estacionamiento limitado bajo distintas denominaciones (ORA, OTA, SER) en 47 de las 52 capitales de provincia. Sin

embargo, solo en 10 se respeta la señalización oficial del Catálogo Oficial de señales del Reglamento General de Circulación para delimitar las plazas de estacionamiento afectadas por la limitación horaria. En el resto, los ayuntamientos se han atribuido unas competencias que constitucional-

mente no les corresponden al utilizar una señalización inventada que solo al Gobierno le corresponde aprobar.

Tal y como se puede comprobar en el Catálogo Oficial de Señales de circulación del Reglamento General de Circulación, la única

marca vial autorizada para delimitar los lugares en los que el estacionamiento está permitido en ciertos periodos del día, estando limitada su duración, es de **color azul**, por lo que es ilegal el uso de marcas verdes, rojas, naranjas, o de cualquier otro color como las que se están utilizando en la mayoría de los ayuntamientos.

¿QUÉ AYUNTAMIENTOS CUMPLEN LA NORMATIVA?

CÁCERES
CEUTA
CÓRDOBA
HUESCA
JAÉN
MÁLAGA
OURENSE
SANTANDER
SORIA
ZAMORA



Solo 10 ayuntamientos respetan la ley

Según el estudio realizado por **AEA**, en la actualidad solo diez capitales de provincia respetan el Catálogo Oficial de Señales recogido en el Reglamento General de Circulación mediante la utilización del **color azul** para delimitar las plazas de estacionamiento limitado.

Estos ayuntamientos son: **Cáceres, Ceuta, Córdoba,**

Huesca, Jaén, Málaga, Ourense, Santander, Soria y Zamora.

En el resto -con excepción de Badajoz, Lugo, Melilla, Pontevedra y Santa Cruz de Tenerife, donde no hay sistemas de estacionamien-

to regulado- se está utilizando una señalización inventada e ilegal que crea confusión entre los usuarios. Así, en 29 capitales se utiliza el **color verde**; en 8, el **color rojo**; en 22, el **naranja** y en 1, hasta el **color arena**.

SANCIONES ILEGALES QUE PUEDEN RECURRIRSE



AEA advierte que no solo es ilegal la utilización de marcas viales distintas al color azul para delimitar las plazas de estacionamiento limitado, sino que también son ilegales y recurribles las sanciones que se impongan por no colocar el ticket al estacionar en estas plazas pintadas con otros colores.

ADMITIDO EL RECURSO DE AEA CONTRA LA SENTENCIA QUE AUTORIZÓ A LOS AYUNTAMIENTOS A "INVENTAR SEÑALES DE TRÁFICO"



Hay que recordar que 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.

AEA planteó este recurso 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 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 inventarse los más de 8.000 ayuntamientos que existen en nuestro país.

AYUNTAMIENTOS CUYA SEÑALIZACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO LIMITADO NO SE AJUSTA A LA NORMATIVA

A CORUÑA	ZONA NARANJA , ROJA Y VERDE
ALBACETE	ZONA NARANJA , ROJA Y VERDE
ALICANTE	ZONA NARANJA
ALMERÍA	ZONA VERDE
ÁVILA	ZONA VERDE
BARCELONA	ZONA VERDE
BILBAO	ZONA VERDE
BURGOS	ZONA NARANJA
CÁDIZ	ZONA NARANJA Y VERDE
CASTELLÓN	ZONA VERDE
CIUDAD REAL	ZONA NARANJA
CUENCA	ZONA NARANJA
GIRONA	ZONA VERDE
GRANADA	ZONA ROJA Y VERDE
GUADALAJARA	ZONA ROJA
HUELVA	ZONA NARANJA Y VERDE
LAS PALMAS	ZONA VERDE
LEÓN	ZONA NARANJA Y VERDE
LLEIDA	ZONA NARANJA , ROJA Y VERDE
LOGROÑO	ZONA VERDE
MADRID	ZONA NARANJA Y VERDE
MURCIA	ZONA NARANJA Y VERDE
OVIEDO	ZONA VERDE
PALENCIA	ZONA NARANJA Y VERDE
PALMA MALLORCA	ZONA NARANJA
PAMPLONA	ZONA NARANJA , ROJA Y VERDE
SALAMANCA	ZONA VERDE
SAN SEBASTIÁN	ZONA ARENA , ROJA Y VERDE
SEGOVIA	ZONA VERDE
SEVILLA	ZONA VERDE
TARRAGONA	ZONA NARANJA Y VERDE
TERUEL	ZONA NARANJA
TOLEDO	ZONA NARANJA Y VERDE
VALENCIA	ZONA NARANJA Y VERDE
VALLADOLID	ZONA NARANJA Y VERDE
VITORIA	ZONA NARANJA , ROJA Y VERDE
ZARAGOZA	ZONA NARANJA

¿ESTÁ UN CONDUCTOR JOVEN CUBIERTO POR EL SEGURO DE SU PADRE EN CASO DE ACCIDENTE?

Mi hijo se acaba de sacar el carnet de conducir: ¿Puede conducir mi coche sin pagar aumento de prima?, si tuviera un accidente con mi coche ¿estaría cubierto?, ¿debo incluirle en el seguro de mi coche si solo lo conduce de manera ocasional?

Son frecuentes las consultas de este tipo que recibimos en **AEA** respecto a incorporar o no en el seguro del coche familiar a los hijos que acaban de obtener el permiso de conducir, especialmente por el importante aumento de precio que ex-

perimenta la póliza.

Para dar respuesta a estas cuestiones, es preciso recordar qué cubren los seguros que hemos contratado y cuáles son las limitaciones o exclusiones de las pólizas.

Coloquialmente solemos decir que tenemos un seguro “a todo riesgo” o “a terceros”, cuando en realidad lo que contratamos es un conjunto de seguros con diferentes coberturas, entre los que se encuentran el **“Seguro obligatorio de responsabilidad civil del conductor”** y los seguros **“voluntarios”**.



SEGURO OBLIGATORIO

El único seguro que tenemos obligación de contratar para utilizar un vehículo a motor es el **“Seguro obligatorio de responsabilidad civil del conductor”**.

Este seguro está regulado por la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, y cubre los daños que cause el conductor de un vehículo **-cualquiera que sea su edad o su antigüedad del permiso de conducir-** a un tercero.

La Ley no excluye la cobertura de este seguro

porque el conductor sea joven o acabe de obtener el carné. No importa lo que ponga la póliza.

En base a este seguro obligatorio, la aseguradora debe pagar los daños y perjuicios causados a terceros por cualquier conductor hasta el límite de 70 millones de euros por siniestro para las víctimas y 15 millones de euros por siniestro por daños materiales.

La casi totalidad de los daños causados a terceros con el vehículo se pagan con cargo a este seguro obligatorio.

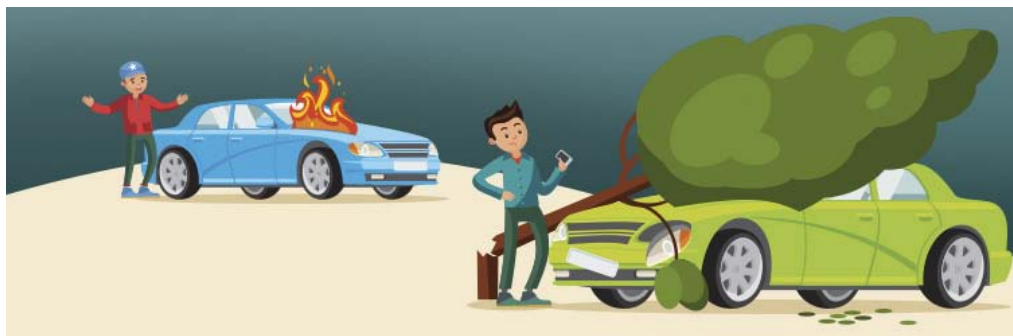
De esta obligación de pago solo quedará exonerada la aseguradora **si el daño causado fuera debido a la conducta dolosa del conductor, propietario del vehículo causante y el asegurado, o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas o, en el caso de conducción del vehículo por quien carezca del permiso de conducir.**

Si se dieran estas circunstancias dolosas, la aseguradora siempre pagará a los perjudicados

pero luego podrá “repetir” contra el conductor, propietario del vehículo causante y el asegurado para recuperar lo pagado.

Por lo tanto, **en el caso de que su hijo condujera su vehículo y tuviera un accidente, el seguro obligatorio de responsabilidad civil deberá atender los daños que cause a un tercero -hasta el límite y con las exclusiones señaladas-, aunque sea joven, acabe de obtener el permiso de conducir o no esté incluido en su póliza.**





SEGUROS VOLUNTARIOS

Además del seguro obligatorio, se suelen contratar voluntariamente otros seguros que se rigen por lo pactado y conste en la póliza.

Las exclusiones o limitaciones de estos “seguros voluntarios” relativas a la edad del conductor, antigüedad del permiso de conducir; obligación de llevar el vehículo a reparar a talleres concertados; pagar el IVA de las reparaciones por ser empresa, etc, **deben estar expresamente destacadas en la póliza y ser aceptadas expresamente por el asegurado.**

Los seguros voluntarios más frecuentes que se suelen contratar son:

- Seguro complementario de responsabilidad civil del conductor, que añade una cobertura adicional de 50 millones de euros más a la

cobertura del seguro obligatorio.

- Seguro de Incendio.
- Seguro de robo.
- Seguro de daños propios.
- Seguro de asistencia en viaje.
- Seguro de accidentes del conductor.
- Seguro de defensa y reclamación de daños.
- Vehículo de sustitución.
- Seguro de pérdida de vigencia del permiso de conducir.
- Rotura de lunas.
- Accidentes con especies cinegéticas, etc.

Lo que denominamos coloquialmente “seguro a todo riesgo” incluye los seguros que protegen al vehículo (robo, incendio y daños propios). Si no incluimos estos tres seguros, nos encontra-

mos ante el seguro “*a terceros*” o “*a terceros mejorado*”.

En los siniestros que afectan a los “seguros voluntarios”, la aseguradora sí puede excluir o reducir proporcionalmente las indemnizaciones si el conductor causante no cumple los requisitos declarados en la póliza y así se ha pactado y aceptado expresamente tal penalización.

Si estas limitaciones o exclusiones no están contempladas en la póliza no pueden ser aplicadas por la aseguradora en perjuicio de los asegurados.

Por ello, le recomendamos que revise su póliza para conocer sus derechos. Es posible que no necesite ampliar su seguro ni tenga que pagar aumento de prima por su hijo novel.

LEEMOS LA LETRA PEQUEÑA DE SU PÓLIZA POR USTED

AEA dispone de una Asesoría Jurídica, gratuita para socios, especializada en seguros y derecho de los consumidores, que le ayudará a examinar las coberturas de su póliza y las limitaciones o exclusiones que contenga.



91.559.49.40



info@aeaclub.org



REGLAS BÁSICAS PARA CONTRATAR UN SEGURO

1 No se fíe de lo que le digan de palabra. El contrato de seguros siempre debe estar formalizado por escrito.

2 No pregunte solo por lo que cubre el seguro. Pregunte también por las limitaciones o exclusiones de las coberturas.

3 Cuando compare precios entre distintas aseguradoras, compare también las coberturas. Bajo la nomenclatura de “seguro a todo riesgo” o “seguro a terceros” pueden existir variaciones de cobertura muy importantes.

4 Cuando pague la prima exija el correspondiente recibo expedido por

la compañía aseguradora. Recuerde que el primer requisito para estar asegurado es estar al corriente de pago de la prima. En materia de seguros no vale el “ya te pagaré”.

5 Revise anualmente las coberturas de su póliza, especialmente si contrata un seguro “a todo riesgo”. Recuerde que cada año el valor de su automóvil se deprecia y podría ocurrir que a lo largo de los años Vd. esté pagando más prima que la indemnización que pueda corresponderle en caso de siniestro total.

Y si tiene alguna duda consulte con AEA.



DURANTE EL QUINQUENIO 2015-2019:

LOS ACCIDENTES PROVOCADOS POR ANIMALES AUMENTARON UN 60%

AEA advierte del desamparo de los automovilistas en accidentes de tráfico con animales de caza ya que la Ley de Seguridad Vial exonera de responsabilidad

a los titulares de los cotos y a la Administración para atribuírsela a los propios automovilistas que sufren los accidentes.

El problema de los accidentes de tráfico con animales es de una enorme importancia en nuestro país, según un estudio realizado por **Automovilistas Europeos Asociados (AEA)** en el que se revela que durante el quinquenio 2015-2019 se produjeron 129.730 accidentes.

Según este estudio, durante ese periodo los accidentes con animales aumentaron un 61%, siendo muy preocupante el aumento experimentado tanto en vías interurbanas (de 18.588 en 2015 se pasó a 30.191 en 2019) como en vías urbanas donde el incremento fue del 20% (548 frente a 662).

Uno de cada tres accidentes se producen en Castilla y León

El informe de **AEA** revela que **Castilla y León** lidera el ranking de las comunidades autónomas don-

de más accidentes se produjeron en vías interurbanas (44.305), seguida de **Galicia** (21.619), **Castilla-La Mancha** (11.012),

Aragón (9.830) y **Andalucía** (9.677 accidentes).

Por el contrario, en vías urbanas, es en **Andalucía**

donde más accidentes se produjeron con 827, seguida de **Madrid** (388), **Castilla y León** (308), **Comunidad Valenciana** (238) y **Galicia** con 177 accidentes.

Más accidentes en otoño y en invierno

Por meses, noviembre con 15.000 siniestros, diciembre con 14.280, octubre con 13.229 y enero con 10.491, contabilizaron el mayor número de accidentes con animales en carretera.

Los animales silvestres, presentes en 3 de cada 4 accidentes

Respecto de los animales implicados, en vías interurbanas la mayoría de los accidentes son provocados por animales silvestres, como jabalíes, ciervos y corzos (76,8%) mientras que los animales domésticos como son los perros y los gatos provocaron el

ACCIDENTES CON ANIMALES EN CARRETERA (2015-2019)

CC.AA	ACCIDENTES	ACCIDENTES CON VÍCTIMAS
ANDALUCÍA	9.677	564
ARAGÓN	9.830	147
ASTURIAS	4.874	155
BALEARES	398	38
CANTABRIA	1.954	60
CASTILLA-LA MANCHA	11.012	200
CASTILLA Y LEÓN	44.305	520
CATALUÑA	S/D	S/D
CANARIAS	468	58
COM. VALENCIANA	4.685	257
EXTREMADURA	5.783	187
GALICIA	21.619	309
LA RIOJA	2.064	33
MADRID	1.980	93
MURCIA	1.258	24
NAVARRA	4.458	38
PAÍS VASCO	2.467	60
CEUTA	1	1
MELILLA	0	0

18,8% y los no identificados, el 4,5% de los siniestros.

Hay que destacar el importante aumento de los accidentes con animales silvestres que se ha producido en este quinquenio ya que de los 13.553 de 2015 se ha pasado a 23.875 en 2019.

Accidentes con víctimas

Respecto de los accidentes con víctimas, en el periodo analizado se produjeron 3.453 accidentes, con un incremento del 10% en vías interurbanas (495 en 2015 frente a 547 en 2019). No obstante, en vías urbanas los accidentes se redujeron un 21% (de 187 a 146).

AEA ADVIERTE DEL DESAMPARO DE LOS AUTOMOVILISTAS EN ACCIDENTES CON ANIMALES DE CAZA

Desde hace más de 15 años **AEA** ha venido denunciando la situación de indefensión que sufren los automovilistas implicados en accidentes de tráfico con animales de caza a raíz de los incomprensibles cambios legislativos introducidos en la Ley de Seguridad Vial que alteraron el sistema de responsabilidad de este tipo de accidentes, ya que de poder exigir responsabilidad a los titulares de los cotos, a los propietarios de los terrenos de donde provenían los animales, e incluso a la administración, **ahora son los propios automovilistas los responsables de los accidentes.**

Así, la Ley de Seguridad Vial establece que en los accidentes ocasionados por atropello de especies cinegéticas en las vías públicas **será responsable**

de los daños a personas o bienes el conductor del vehículo, sin que pueda reclamarse por el valor de los animales que irrumpen en aquellas.

No obstante, será responsable **el titular del aprovechamiento cinegético** o el propietario del terreno, cuando el accidente sea consecuencia directa de una acción de caza colectiva de una especie de caza mayor llevada a cabo el mismo día o doce horas antes del siniestro.

También podrá ser responsable **el titular de la vía pública** cuando no se haya reparado la valla de cerramiento en plazo o por no disponer de la señalización específica de animales sueltos en tramos con alta accidentalidad por colisión de vehículos con los mismos.



ACCIDENTES EN CARRETERA SEGÚN EL TIPO DE ANIMAL IMPLICADO (2015-2019)

COMUNIDAD	ACCIDENTES			ACCIDENTES CON VÍCTIMAS		
	SILVESTRE	DOMÉSTICO	NO IDENTIFICADO	SILVESTRE	DOMÉSTICO	NO IDENTIFICADO
ANDALUCÍA	3.305	5.826	546	129	355	80
ARAGÓN	8.658	924	248	101	24	22
ASTURIAS	4.225	577	72	94	56	5
BALEARES	18	332	48	4	24	10
CANTABRIA	1.291	616	47	16	40	4
CASTILLA-LA MANCHA	8.381	2.323	308	104	72	24
CASTILLA Y LEÓN	39.940	3.720	645	364	120	36
CATALUÑA	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D
CANARIAS	23	332	113	3	35	20
COM. VALENCIANA	2.779	1.643	263	117	97	43
EXTREMADURA	3.510	2.115	158	75	98	14
GALICIA	17.939	3.257	423	140	142	27
LA RIOJA	1.664	341	59	23	8	2
MADRID	1.298	567	115	52	32	9
MURCIA	455	718	85	13	8	3
NAVARRA	3.833	504	121	27	7	4
PAÍS VASCO	0	0	2.467	0	0	60
CEUTA	0	1	0	0	1	0
MELILLA	0	0	0	0	0	0

CONOZCA LAS NUEVAS RESTRICCIONES DE CIRCULACIÓN EN MADRID

Con la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible, en vigor desde el pasado **22 de septiembre**, se han creado en Madrid dos Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP), denominadas "**Distrito Centro**" y "**Plaza Elíptica**". Conozca las novedades:



ZBEDEP Distrito Centro



¿QUÉ ES?

Es un área de la ciudad que presenta problemas agravados de contaminación medioambiental por lo que se han establecido medidas que afectan a la circulación y estacionamiento de vehículos. La **ZBEDEP Distrito Centro** sustituye a **Madrid Central**.



¿CUÁL ES SU PERÍMETRO?

Su perímetro está formado por las calles Alberto Aguilera, Glorieta de Ruiz Jiménez, Carranza, Glorieta de Bilbao, Sagasta, Plaza de Alonso Martínez, Génova, Plaza de Colón, Paseo de Recoletos, Plaza de Cibeles, Paseo del Prado, Plaza de Cánovas del Castillo, Paseo del Prado, Plaza del Emperador Carlos V, Ronda de Atocha, Ronda de Valencia, Glorieta de Embajadores, Ronda de Toledo, Glorieta de la Puerta de Toledo, Ronda de Segovia, Cuesta de la Vega, Calle Mayor, Calle Bailén, Plaza de España (lateral continuación de la Cuesta de San Vicente), Calle Princesa y Calle Serrano Jover.



ZBEDEP Distrito Centro

¿QUÉ VEHÍCULOS PUEDEN ACCEDER?

VEHÍCULOS DE LOS NO RESIDENTES

Los **turismos** de los **no residentes** pueden acceder de acuerdo con las siguientes condiciones y clasificación:



Los **turismos sin distintivo** **NO** pueden acceder.



Solo pueden acceder para estacionar en:

- Un **aparcamiento de uso público o privado**.
- Una **reserva de estacionamiento**.



Pueden **acceder y circular** por su interior sin **ninguna limitación** y **estacionar** en la **zona SER** solo durante **2 horas**.



Pueden **acceder, circular y estacionar** en la **zona SER** sin **ninguna limitación**.

Las **motocicletas, ciclomotores y vehículos de 3 ruedas** asimilados a ciclomotores y motocicletas de los **no residentes** pueden acceder de acuerdo con las siguientes condiciones y clasificación:



Las **motos sin distintivo** **NO** pueden acceder.



Solo pueden acceder desde las **7:00 a las 22:00 horas**.



Pueden **acceder y circular** por su interior sin **ninguna limitación**.

EMPADRONADOS

Las personas empadronadas dentro en esta zona pueden circular con los vehículos que tengan en propiedad o usufructo. No obstante, los vehículos de categoría ambiental A (sin distintivo) solo podrán circular hasta el **31 de diciembre de 2024**.

Invitaciones

Los residentes pueden tramitar 20 permisos individuales cada mes para que puedan acceder los vehículos con distintivo B o C de las personas por ellos invitadas. Estos vehículos están sujetos al pago y limitación horaria del SER. No se permite invitar a vehículos de categoría ambiental A.

MINUSVÁLIDOS



Las personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas de movilidad reducida (TEPMR) tendrán permitido el acceso de **un vehículo** independientemente de su titularidad o categoría ambiental.

No obstante, a partir del día **1 de enero de 2025**, los vehículos **sin distintivo ambiental** solo podrán acceder si están **adaptados**.

HISTÓRICOS



Podrán acceder los vehículos y motocicletas que tengan reconocida la condición de históricos por la DGT.

Además, se permite el **aparcamiento en superficie** a los **vehículos y motocicletas de más de 50 años** que tengan la condición de históricos.

Los **vehículos históricos de menos de 50 años** solo podrán estacionar en un aparcamiento de uso público o privado o reserva de estacionamiento.

MULTAS



Aunque la ZBEDEP Distrito Centro comenzó a funcionar el pasado **22 de septiembre**, el Ayuntamiento no emitirá sanción a los vehículos que hayan sido captados **de manera telemática** cometiendo una infracción hasta el próximo **11 de diciembre**.

No obstante, según establece la ordenanza de Movilidad, los automovilistas si podrán ser sancionados por los agentes de la autoridad.



ZBEDEP PLAZA ELÍPTICA

vehículos sin distintivo de las **personas empadronadas**, de las empresas y autónomos que realicen su actividad en el interior del área, de los servicios públicos o los destinados al transporte de personas titulares de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, entre otros.

La Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP) "Plaza Elíptica" entrará en vigor el próximo **22 de diciembre de 2021**. En ella se prohíbe a los **vehículos con clasificación ambiental A** (sin distintivo ambiental) el acceso y la circulación por el interior de su perímetro, incluyendo el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro del mismo.

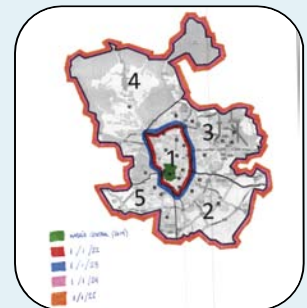
No obstante, hasta el **31 de diciembre de 2024** podrán acceder a esta zona los

MULTAS

Aunque la ZBEDEP Plaza Elíptica comenzará a funcionar el próximo **22 de diciembre**, el Ayuntamiento no emitirá sanción a los vehículos que hayan sido captados **de manera telemática** cometiendo una infracción hasta dos meses después.

MADRID ZONA DE BAJAS EMISIONES

La Ordenanza de Movilidad también ha creado "Madrid Zona de bajas Emisiones", que irá restringiendo de manera progresiva el **acceso y circulación** por todo el término municipal de la ciudad a los **vehículos A (sin distintivo)**.



DESDE EL 1 DE ENERO DE 2022

Se prohíbe el acceso y circulación en el **interior de la M-30** a todos los **vehículos A no domiciliados** en Madrid.

DESDE EL 1 DE ENERO DE 2023

La prohibición de acceso y circulación para los **vehículos A no domiciliados** en Madrid se amplía a la **M-30**.

DESDE EL 1 DE ENERO DE 2024

Se prohíbe el acceso y circulación por **todo el término municipal de Madrid** a los **vehículos A no domiciliados** en la capital.

DESDE EL 1 DE ENERO DE 2025

La prohibición de acceso y circulación por **todo el término municipal de Madrid** se amplía a los **vehículos A domiciliados** en la capital.

CATALUÑA ESTRENA UN NUEVO IMPUESTO SOBRE LAS EMISIONES DE CO2 DE LOS VEHÍCULOS



Desde el 15 de septiembre, 2,3 millones de vehículos están obligados a pagar en Cataluña el nuevo **impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos**

de tracción mecánica. Se calcula que este año la recaudación de este impuesto que corresponde al ejercicio 2020 ascenderá hasta los 65.969.630 euros.

OBLIGADOS A PAGAR

Las personas físicas y jurídicas **con domicilio fiscal en Cataluña** que a lo largo del 2020 fueran titulares de un turismo, motocicleta o furgoneta. También están obligadas al pago las personas jurídicas sin residencia fiscal en Cataluña que tuvieran un establecimiento, sucursal u oficina y que tuvieran vehículos registrados en Cataluña en aquella fecha. **Si el coche se ha adquirido en 2021, no se tendrá que abonar la tasa hasta 2022.**

VEHÍCULOS QUE PAGAN

Los vehículos de las siguientes categorías:

- Turismos (categoría M1), hasta un máximo de 9 plazas.
- Furgonetas (categoría N1), hasta un máximo de 3,5 toneladas.
- Motocicletas y similares (categorías L3e, L4e, L5e i L7e).

VEHÍCULOS EXENTOS

- Vehículos 100% eléctricos.
- Turismos con emisiones de CO2 inferiores a 120 g/km (en 2021 se reduce a 95 g/km).
- Furgonetas con emisiones de CO2 inferiores a 160 g/km (140 g/km en 2021).
- Ciclomotores y autocares.
- Camiones y vehículos de más de 3,5 toneladas.
- Vehículos autorizados a transportar más de 9 personas (incluido el conductor).
- Vehículos oficiales, de representaciones diplomáticas y de organismos internacionales.
- Ambulancias y vehículos de transporte sanitario.
- Vehículos adaptados para la conducción de personas con movilidad reducida (máximo un vehículo por sujeto pasivo).
- Vehículos con matrícula histórica y vehículos clásicos.

IMPORTE

La cuota a pagar depende de las emisiones de CO2 que consten en la ficha técnica del vehículo, por lo tanto, cuantas más emisiones produzca, mayor cuota a pagar resulta.

A título orientativo, esta cuota puede ir de los **6 a los 60 € anuales** para la mayoría de los **turismos**. Cuando el importe a pagar sea inferior a 6 € no se genera obligación tributaria

(se tiene en cuenta la suma del importe de otros vehículos del mismo titular).

En el ejercicio 2020, que es el que se paga este año, los turismos y motocicletas tributan a partir de 120 g/km de emisiones de CO2 y las furgonetas a partir de 160 g/km. Para 2021 los turismos pasarán a tributar a partir de 95 g/km, y las furgonetas a partir de 140 g/km.

TARIFA EJERCICIO 2020 (TURISMOS Y MOTOS)

EMISIONES DE CO2	TIPO (€/g CO2/km)
Hasta 120 g/km	0,00
Más de 120 g/km y hasta 140 g/km	0,55
Más de 140 g/km y hasta 160 g/km	0,65
Más de 160 g/km y hasta 200 g/km	0,80
Más de 200 g/km	1,10

TARIFA EJERCICIO 2020 (FURGONETAS)

EMISIONES DE CO2	TIPO (€/g CO2/km)
Hasta 160 g/km	0
Más de 160 g/km	0,30

¿DÓNDE CONSULTAR EL PADRÓN DE VEHÍCULOS?

<https://atc.gencat.cat/es/tributs/impost-emissions-vehicles/acces-padro/index.html>

LA REFORMA DE LA LEY DE TRÁFICO NOS DECEPCIONA

AEA considera que la reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial aprobada por la Comisión de Interior del Congreso de los Diputados es **"absolutamente decepcionante"** porque de nuevo se está incidiendo en el aspecto sancionador de la norma y no se resuelven aspectos que en la actualidad están influyendo en la movilidad y seguridad de los ciudadanos.

Este es el caso de los vehículos de movilidad personal, como son los patinetes, y en los que se deja sin resolver si deben o no ser matriculados, a partir de qué edad pueden conducirse o si necesitan un seguro obligatorio.

En relación con el permiso por puntos, **AEA** subraya que **"no se están corrigiendo ninguna de las disfunciones"** del sistema al no resolverse los problemas de

la detracción de puntos a conductores extranjeros, ni cómo evitar que puedan seguir conduciendo infractores que no solo han agotado su saldo de puntos, sino que pueden haber perdido 200, o que los conductores condenados penalmente por conducir ebrios o drogados no pierdan puntos.

Asimismo, **AEA** señala que **"se está perdiendo la oportunidad de suprimir la situación de inseguridad jurídica que existe en España"** ya que un mismo hecho es castigado de una manera por un juez y de modo diferente por el juez de otro juzgado, sin posibilidad de que el Tribunal Supremo pueda unificar criterios.

"Lo cierto -advierte AEA- es que la sensación de los ciudadanos es que la justicia en materia de tráfico es una lotería y que las multas solo tienen un carácter recaudatorio".

AEA CONTRARIA A ELIMINAR EL MARGEN DE 20 KM/H PARA ADELANTAR

Sobre la propuesta de eliminar el margen de velocidad de 20 km/h al realizar un adelantamiento en las carreteras convencionales y **que no se ha aprobado en el Congreso aunque todavía puede aprobarse en el Senado**, **AEA** quiere aclarar que no existe normativa europea al respecto como la DGT quiere hacer creer a la opinión pública ni se ha aportado ningún informe técnico que avale la medida, existiendo por el contrario, otros que no la aconsejan. Tampoco se ha presentado ningún informe económico que explique el coste de señalizar nuevamente los 150.000 kilómetros de carreteras convencionales que estarían afectados por esta medida y en los que en dos de cada tres tramos habría que prohibir el adelantamiento.



La nueva Ley de Tráfico **que ahora debe ser aprobada por el Senado**, incluye las siguientes novedades:

PATINETES

Los conductores de vehículos de movilidad personal eléctricos, como son los patinetes, **deberán utilizar casco de protección** en los términos que reglamentariamente se determinen.

TELÉFONO MÓVIL

Se aumenta de **3 a 6** los puntos a detracer por conducir **sujetando con la mano el móvil**.

CINTURÓN

Se eleva de **3 a 4** los puntos a detracer por no utilizar cinturón, sistemas de retención infantil, casco y otros elementos de protección. Además, se incorpora como causa de sanción el mal uso de estos elementos (p. ej. llevarlos sin abrochar).

DETECTOR DE RADAR

Será infracción grave **"llevar en el vehículo"**

mecanismos de detección de radares, lo que supondrá una sanción de **200 euros y la pérdida de 3 puntos**. En la actualidad solo está sancionado **el uso** de estos dispositivos durante la conducción.

RECUPERACIÓN DE PUNTOS

Se podrán recuperar **2 puntos** del carné por la realización de cursos de conducción segura certificados por la DGT.

También se unifica en **2 años** el plazo que debe transcurrir sin cometer infracciones para recuperar el saldo inicial de puntos, periodo que ahora varía en función de la gravedad de la infracción cometida.

FRAUDE EN EL EXAMEN DE CONDUCIR

El uso de dispositivos de intercomunicación no autorizados en las pruebas para el examen de conducir será considerado infracción muy grave sancionada con **500 euros** y con penalización de **6 meses** sin poder presentarse al examen.

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.



GARANTÍA LEGAL Y GARANTÍA CONTRACTUAL

Si la ley dice que los coches tienen una garantía de dos años ¿por qué luego algunos fabricantes establecen un límite de kilometraje?



▷ Debes distinguir entre lo que cubre la **garantía legal** y lo que cubre la **garantía contractual**. La primera establece que el vendedor está obligado a entregar al consumidor y usuario productos que sean conformes con el contrato, respondiendo frente a él durante **dos años** de cualquier falta de conformidad que exista en el momento de la entrega del producto. En esta garantía la ley no establece limitación alguna, salvo los plazos para determinar a quién corresponde la carga de probar que el vehículo venía con defectos cuando lo compraste: si la anomalía se

detecta en los 6 primeros meses desde la venta se presume que el coche ya venía con el problema. Pasado ese plazo, es al consumidor a quién corresponde probar el defecto.

Respecto de la segunda garantía, la contractual, se puede pactar lo que se quiera, como un límite de kilómetros y solo se tiene derecho a exigir aquello que expresamente esté cubierto y solo eso. Esta garantía contractual no anula aquellos derechos reconocidos en la garantía legal, ya que ambas son compatibles y complementarias.

MULTAS POR DROGAS

¿Me pueden denunciar por la sola presencia de drogas en el organismo?



▷ En el **ámbito administrativo** la sola presencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas **si puede ser denunciada**.

Sin embargo, en el **ámbito penal** es necesario que los agentes acrediten la influencia que tienen estas sustancias en su conducción.

ACCIDENTE DE TRÁFICO ENTRE FAMILIARES



¿Cubre el seguro los daños materiales y personales causados a familiares en un accidente de tráfico?

▷ El seguro de suscripción obligatoria **no cubre los daños materiales** causados a los bienes propiedad de los propios asegurados, así como los de su cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad. Es decir, que las compañías no van a pagar los daños que se

causen a los vehículos propiedad de nuestros hijos, hermanos, padres, nietos, tíos o cuñados. Respecto de **las lesiones** que pudiéramos causar a estas personas la ley no prevé ninguna exclusión y, por tanto, las aseguradoras sí deben pagar las correspondientes indemnizaciones.

IDENTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR

He recibido un requerimiento para identificar al conductor de mi vehículo por una infracción por exceso de velocidad. El caso es que yo no conducía, le había dejado el coche a un amigo italiano. Le identifiqué y ahora me piden que envíe copia de su permiso de conducir. ¿Que pasa si no envío dicho documento?

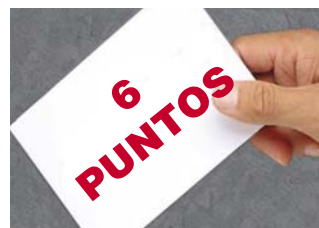
▷ Efectivamente, la ley de tráfico no solo obliga a facilitar el número del permiso o licencia de conducción, sino que incluso obliga a aportar una fotocopia del permiso en caso de conductores no inscritos en el Registro de Conductores de la Dirección General de Tráfico. La cuestión que nos planteas no es nueva y si alguien niega la autoría, es al titular a quién corresponde la carga de la prueba. Nuestro consejo desde AEA, es que si prestas el coche a alguien le hagas firmar un documento de asunción de responsabilidad.

Debes rellenar estos datos para identificar al conductor de tu coche en el momento de darse la infracción.

7. DATOS OTRO CONDUCTOR		
DNÍ/NIE:	Nombre:	
Apellidos:		
Calle/Plaza:		
Población / Municipio:	Provincia:	C. Postal:
Fecha y firma:		

RECUPERACIÓN DE PUNTOS

Me acaban de poner una multa que lleva pérdida de 4 puntos y solo me queda uno, ¿puedo recuperar puntos antes de que me quiten estos?



▷ Sí. Antes de que tu saldo de puntos quede a cero puedes optar a su recuperación parcial, hasta un máximo de seis puntos (una sola vez cada dos años), realizando y superando con aprovechamiento un curso de sensibilización y reeducación vial. En el caso de conductores profesionales pueden realizar el citado curso anualmente.

CANCELACIÓN DE ANTECEDENTES



¿Cuándo se cancelan los antecedentes de una sanción de tráfico?

▷ La Ley de Seguridad Vial establece que las sanciones graves y muy graves que cometan los infractores se anotarán en el Registro de Conductores de Tráfico durante un plazo de tres años, y será cancelada dicha anotación, de oficio, desde el total cumplimiento de la sanción o prescripción. Recuerde que la legislación española permite graduar las sanciones en atención a los antecedentes desfavorables del infractor.

NIÑOS EN MOTO

Me han multado por llevar a mi hijo de nueve años en moto. ¿Pueden hacerlo?

▷ Si el motivo de la denuncia es por el simple hecho de llevar a tu hijo de 9 años en la moto, recórrela porque no es motivo de infracción, ya que si bien el Art. 12 del Reglamento General de Circulación fija en 12 años el límite de edad a partir del cual puede viajar un ocupante en una moto siempre que utilice casco de protección, vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales y utilice el asiento correspondiente detrás del conductor, excepcionalmente, los mayores de siete años

podrán circular en motocicletas o ciclomotores conducidos por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas.



CONDUCTOR NOVEL

¿A qué velocidad deben circular los conductores noveles?



▷ Los conductores noveles -aquellos con una antigüedad del permiso inferior a un año pueden circular a la misma velocidad que el resto, si bien deberán seguir llevando la placa verde con la "L" en blanco durante un año.

**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**

EL GOBIERNO PREVÉ RECAUDAR 972 MILLONES EN MULTAS Y TASAS DE TRÁFICO EN 2022

La Dirección General de Tráfico (DGT) tiene previsto tramitar 4.700.000 denuncias.

El Gobierno prevé recaudar el próximo año 972 millones de euros en multas y tasas de tráfico, lo que supone un incremento del 4,4% en relación con el año anterior, según consta en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2022.

4.700.000 denuncias

Respecto al número de denuncias, el proyecto de presupuestos señala que la DGT ha previsto que durante el próximo año tramitará 4.700.000 denuncias, lo que en opinión de **Automovilistas Europeos Asociados (AEA)** un año más se vuelve a convertir las multas de tráfico en un instrumento de recaudación y no de prevención de las conductas infractoras y de



los accidentes de tráfico.

526 millones para gastos de personal

Para **AEA**, aunque en la Ley de Seguridad Vial se utiliza el argumento demagógico de destinar la recaudación de las multas a acciones de seguridad vial, prevención de accidentes y ayuda a la víctimas, el im-

porte de las multas siempre se ha destinado fundamentalmente al pago de los sueldos de los funcionarios.

Así, según consta en el proyecto de presupuestos, la Jefatura Central de Tráfico destinará el próximo año más de la mitad de su presupuesto (526 millones) a gastos de personal.



FRANCIA APRUEBA LA CIRCULACIÓN DE LAS MOTOS ENTRE LAS FILAS DE LOS COCHES

De manera experimental, desde el 2 de agosto de este año y durante tres años, Francia ha autorizado la circulación de motocicletas entre carriles (dos filas de coches) en carreteras y autovías de 21 departamentos.

Esta medida permitirá circular a las motos de dos y tres ruedas de menos de un metro de ancho entre las filas de vehículos que se encuentren parados o circulen a baja velocidad debido al tráfico denso y congestionado. No estará permitido para triciclos anchos, sidecars y quads.

¿DÓNDE ESTÁ AUTORIZADA?

Se permitirá en autopistas y carreteras de dos calzadas separadas por una mediana central y con al menos dos carriles cada una, donde la velocidad máxima autorizada sea igual o superior a 70 km/h. Está prohibida en ciudad y en carreteras no separadas por una mediana central.



Las motos deberán circular como máximo a 50 km/h, con un diferencia de 30 km/h respecto al resto de vehículos y entre los carriles más a la izquierda de la calzada y no deberán forzar el paso o intentar pasar si el espacio entre los vehículos no es claramente suficiente.

Cuando el tráfico se vuelva más fluido y los vehículos circulen a más de 50 km/h en al menos uno de los dos carriles, las motos deberán retomar su lugar en los carriles.