



UN/SAR

**Asunto: Tramitación de Expedientes Sancionadores y
Resolución de Recursos en materia de Seguro
Obligatorio de Automóviles.**

Instrucción 17/ S-145

Tras la puesta en marcha de los criterios y medidas introducidos en su día por el Escrito Directriz UON-SAR 13/01, se ha hecho patente la necesidad de revisar y actualizar los mismos para que la tramitación de aquellos expedientes dados de alta por presunta infracción a lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por **Real Decreto legislativo 8/2004, de 29 de octubre**, cumplan con los principios inherentes a todo procedimiento sancionador reflejados en los artículos 25 y siguientes de la **Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público** y disposiciones complementarias, así como a la **Ley 39/2015, de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común**.

Conviene recordar que, tal y como se establece en el Considerando (3) y el artículo 3 de la **Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009**, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esa responsabilidad: *“Cada Estado Miembro adoptará todas las medidas apropiadas para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio, esté cubierta por un seguro.”*

Como criterio general, se recuerda que sólo habrá que considerar la posible comisión de dicha infracción cuando los vehículos objeto de denuncia no consten como asegurados en el Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA), o bien cuando los datos que aparecen en el mismo no coincidan con los aportados por su propietario, ya sea en el momento de producirse los hechos o en cualquier otro posterior.

1. CIRCULAR y CARECER DE SEGURO OBLIGATORIO EN LA CIRCULACIÓN (SOA): DISTINCIÓN DE CONDUCTAS.

Tal y como la propia normativa en materia de seguro ya refleja, los hechos típicos sancionables pueden ser, bien la constatación de la circulación de un vehículo sin disponer en ese momento del seguro obligatorio ya concertado, bien la detección circunstancial de la situación de no aseguramiento de un vehículo obligado a ello, cuando el mismo se encuentra estacionado o ubicado en cualquier tipo de vía, sin conductor alguno a sus mandos.

En consecuencia, se pueden distinguir los siguientes casos que tendrán diferente sanción en función del tipo de vehículo y la peligrosidad de la situación creada:

a) CARECER DE SOA:

Supuestos de:

- Vehículo estacionado en las vías y terrenos especificados en el artículo 2 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial (LTSV).
- No hay conductor al volante, ni se persona nadie que se haga cargo del mismo en el momento de la denuncia.

En tales casos el Agente denunciante que formule el Boletín de denuncia:

- No cumplimentará la casilla relativa a los datos del conductor, haciendo constar “*Conductor Ausente*”.
- Hará constar que: “*Consultado FIVA consta seguro con fecha fin DD/MM/AA con la Compañía...*”
- El Agente puede agregar los datos que considere relevantes en observaciones.

b) CIRCULAR SIN SOA:

Supuesto de vehículo circulando por una vía o terreno de los especificados en el artículo 2 de la LTSV y que es parado por los Agentes.

En tales casos el Agente denunciante que formule el Boletín de denuncia:

- Cumplimentará los datos del conductor, que puede ser o no el propietario del vehículo a fecha de denuncia. (Se consignará quien es el conductor, si bien el denunciado es el propietario del vehículo).
- Hará constar que: *“Consultado FIVA consta seguro con fecha fin DD/MM/AA con la Compañía...”*
- Se hará constar en observaciones: *“El conductor no presenta póliza de seguro en vigor ni justificante del pago de la prima”*.

c) OTROS SUPUESTOS:

- En los casos en los que los vehículos se encuentren estacionados en doble fila, carril bus, plaza de minusválidos, carga y descarga, etc... y que suponen un *“hecho de la circulación”*, se denunciará por *“Circular sin SOA...”*; siempre que pueda identificarse al conductor al personarse éste en el acto de la denuncia. Se entiende que la diferencia existente con que el vehículo esté estacionado de manera reglamentaria, está en presuponer que ha habido una circulación muy reciente.
- En el caso de que **se cumplimente erróneamente la cuantía de la multa** anotando el Agente, por ejemplo, en el Boletín 400 euros (carecer), siendo la cantidad correcta 1.500€ (circular):
 - ✓ Si el denunciado paga con reducción del 50% en plazo finalizará el expediente por Terminado por Pago (Artículo 94 LTSV).
 - ✓ Si el denunciado no paga con reducción, se le enviará una acuerdo de inicio corrigiendo la cuantía.

2. ASPECTOS PROCEDIMENTALES GENERALES PARA LOS PROCEDIMIENTOS POR INFRACCIÓN A LA NORMATIVA DE SEGURO OBLIGATORIO DEL AUTOMOVIL.

Los Agentes de la Autoridad y los Instructores de las respectivas Unidades de Sanciones que intervienen en la tramitación y gestión de los procedimientos sancionadores incoados por

infracción a la normativa de SOA, habrán de tener en cuenta los criterios generales que a continuación se señalan y que se ajustan a la legislación actualmente vigente:

3.1.- Documentos esenciales del procedimiento.

El artículo 13 del **Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre** por la que se aprueba el Reglamento de seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (RSOA), *“el asegurador deberá entregar preceptivamente al tomador la póliza de seguro...asimismo y una vez cobrada la prima, el asegurador deberá entregar al tomador un justificante de pago”*, implica que podamos definir como documentos esenciales del procedimiento sancionador en materia de seguro obligatorio en la circulación, y que deben constar en el expediente, los siguientes:

- **Póliza de seguro.**
- **Justificante de pago de la prima.**

Y todo ello por cuanto, el citado Reglamento establece como preceptiva la entrega por parte de la compañía aseguradora al asegurado de ambos documentos. A mayor abundamiento, la propia Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor en su artículo 2.2 establece: *“Quien con arreglo al apartado 1, haya suscrito el contrato de seguro deberá acreditar su vigencia para que las personas implicadas en un accidente...”*.

3.2.- Presentación de documentos originales.

El artículo 28.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre dispone que *no se exigirá a los interesados en el procedimiento, la presentación de documentos originales, salvo que con carácter excepcional la normativa reguladora aplicable establezca lo contrario*. Si bien el mismo artículo en su número 5 establece *“excepcionalmente, cuando la relevancia del documento en el procedimiento lo exija o existan dudas derivadas de la calidad de la copia, las Administraciones podrán solicitar de manera motivada el cotejo de las copias aportadas por el interesado, para lo que podrán requerir la exhibición del documento original”*.

En su virtud, si el documento de naturaleza esencial (*póliza o/y recibo de pago*) que el interesado aportase fuese una copia en la que no se apreciaran con total claridad datos como nombre, apellidos, fecha, hora, matrícula...o bien faltasen páginas del mismo; se requerirá al interesado a través de oficio, a fin de que aporte el original para su cotejo. En dicho oficio se especificará la circunstancia que hace imposible su lectura, comprensión, ausencia de páginas...etc.

3.3.- Momento procedimental para aportar documentos por los interesados.

Se debe tener en cuenta, con carácter general, que no procede estimar escritos de revisión o acciones de nulidad en los que se aporte documentación válida cuando quede acreditado que esta documentación pudo presentarse en fase de alegaciones o de recurso de reposición (es especialmente importante destacar que la no admisión de los escritos de revisión o de nulidad se supedita a que las notificaciones previas hayan sido correctas, pues son el fundamento jurídico de la no admisión de la documentación en esta fase de revisión).

3.4.- Concepto de interesado en el procedimiento

En relación a quién es considerado interesado en el procedimiento, el artículo 2 de la LSOA dispone la obligación para el propietario de un vehículo de asegurar el mismo. El artículo 4 del Reglamento de Seguro en relación a la consideración de propietario de vehículo a motor dispone:

“A efectos de la obligación de aseguramiento de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, se presume que tiene la consideración de propietario del vehículo, la persona natural o jurídica a cuyo nombre figure aquél en el registro público que corresponda.”

Por tanto, el propietario del vehículo (*o su representante acreditado*) es la persona interesada en el procedimiento, con independencia de si quien presenta escritos es el conductor del vehículo objeto de denuncia o un tercero; en consecuencia, se tendrán que dirigir las actuaciones iniciales a la persona que figura como titular del vehículo en el Registro de Vehículos, y, por tanto, presunto propietario del mismo.

Conviene recordar que en supuestos de infracción en materia de ITV la responsabilidad, por imperativo legal, le corresponde a la persona que figure como titular o arrendatario a largo plazo del vehículo objeto de denuncia [artículo 82, letra f) de la LTSV], no pudiendo utilizar tal disposición en los casos de infracciones en materia de SOA por cuanto el art. 2.1 de la precitada Ley del Seguro de la Circulación establece que el responsable de la obligada suscripción de dicho seguro es el propietario del vehículo.

Por tanto y con el fin de unificar criterios en esta materia, se recuerda que en expedientes sancionadores por seguro el interesado puede argumentar no ser el propietario del vehículo a fecha de la denuncia, aportando el correspondiente contrato de compraventa, sentencia de divorcio, escrituras de partición de herencia...etc.; pero no en expedientes sancionadores iniciados por vulneración de las normas de ITV, por cuanto en estos el responsable es el titular registral, es decir quién consta como tal en el Registro de Vehículos de la DGT a fecha de la denuncia.

3. CARÁCTER DEL FICHERO INFORMATIVO DE VEHÍCULOS ASEGURADOS (FIVA).

El Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA) no es un registro de carácter meramente informativo. Este Fichero, tal y como se indica en el Anexo del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento de seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, se crea para cumplir dos finalidades: una, suministrar información a los implicados en un accidente de circulación para que puedan averiguar a la mayor brevedad posible las circunstancias relativas a la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil de los vehículos implicados, y segunda, facilitar el control de la obligación de aseguramiento. Así pues, no estamos ante un registro meramente informativo, sino que es un instrumento de control.

A ello hay que añadir que el artículo 23.3 del mismo Texto normativo establece la presunción “*iuris tantum*” de veracidad de la información contenida en el Fichero:

“La información contenida en el fichero gozará de presunción de veracidad, salvo prueba en contrario”.

Por ello, si el vehículo sobre el que se impone la sanción circula sin llevar la documentación acreditativa de la cobertura de seguro obligatorio, los Agentes responsables del control del tráfico, consultarán el Fichero Informativo de Vehículos Asegurados, tal y como establece el artículo 14 del citado Reglamento, contrastando tras efectuar dicha consulta, que el vehículo carecía de seguro y anotando el resultado de dicha consulta en el boletín de denuncia, así como cualquier otra reseña referida a lo aportado o manifestado por el conductor del vehículo en el momento de la denuncia. Dado que la información contenida en el FIVA goza de presunción de veracidad (*artículo 13 RSOA*), es carga del denunciado la aportación de prueba que acredite la vigencia del seguro en el momento de la infracción, siendo insuficiente la póliza de seguro suscrita el mismo día de la infracción, que no hubiese sido presentada “in situ” al Agente de la Autoridad en el momento de producirse los hechos.

La información contenida en FIVA es remitida diariamente por las entidades aseguradoras al Consorcio de Compensación de Seguros, en cumplimiento de lo establecido por el Reglamento de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de vehículos a motor, y Resolución de 27 de febrero de 2001 de la Dirección General de Seguros que establece el procedimiento para remitir dichos datos; poniéndose dichos datos a disposición de DGT con la misma periodicidad por parte del Consorcio de Compensación de Seguros (*salvo fines de semana y festivos*), conforme a lo dispuesto en el Anexo de la citada Resolución, la información actualizada de las altas y bajas de los vehículos asegurados facilitada por las entidades aseguradoras.

4. CONDUCTA PUNIBLE EN INFRACCIONES EN MATERIA DE SOA: CONSTATAción DE LOS HECHOS DENUNCIADOS.

Tomando como referencia la **Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Baleares de 25 de octubre de 2011**, es preciso señalar que el fundamento de persecución de este tipo de infracciones se refiere al momento mismo en que se detectan las mismas por parte de la Autoridad competente, y no a que los efectos de un posible aseguramiento posterior a la fecha de los hechos cubran ese tramo temporal. Así, en la citada sentencia se precisa que.....”*No podemos*

sino hacer nuestras las conclusiones a las que se llega por la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Baleares de 25 de octubre de 2010:

“En la facultad de policía administrativa, la reprensión de la conducta punible en que puede incidir el propietario del vehículo es aquella en la que un vehículo circula sin disponer de un seguro obligatorio, lo que se detecta en el momento en que siendo requerido para mostrar esa tenencia no puede acreditarse, conducta sancionable con multa de 301 a 3.005 euros. Cuestión distinta es que teniéndolo, no pueda demostrarlo en aquel concreto momento, pero sí se tiene...

El tener ese seguro obligatorio concertado, con efectos anteriores al momento en que fue requerida la parte, no exime de incurrir en el ilícito administrativo que lo que sanciona es circular sin disponer en el momento en que se requiere para su presentación de seguro obligatorio ya concertado, con independencia de que a posteriori pueda concertarse un seguro que despliegue sus efectos con anterioridad al momento de aquel requerimiento.

Distinto es que los efectos de cobertura del seguro, tanto a efectos civiles y/o penales abarquen y comprendan el día en que fue requerido para su exhibición. Son dos cosas distintas. En el primer caso lo que se sanciona es circular sin seguro obligatorio en el momento en que se es requerido para mostrar esa tenencia y dicha conducta es la que se acredita en autos que ocurrió.

Lo contrario sería dejar sin contenido la conducta punible que prevén los artículos 2 y 3 del RD Legislativo 8/2004.”

En primer lugar y según dispone el artículo 14.2 del RSOA “la vigencia del seguro obligatorio se constatará por los Agentes de la Autoridad, mediante la consulta al Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA)”, es decir, el Agente antes de formular la denuncia constata a través de FIVA, gestionado por el Consorcio de Compensación de Seguros, que en ese justo momento (*lugar, fecha y hora*), el vehículo “controlado” no se encuentra amparado por el correspondiente seguro obligatorio, por lo que extiende el correspondiente boletín de denuncia. A estos efectos se recuerda el valor probatorio de las denuncias de los Agentes de la Autoridad, establecida en el artículo 88 de la LTSV; debiéndose tener en cuenta, además, que en el caso de circular sin seguro, el Agente requiere al conductor (*propietario o no del vehículo*), la documentación que acredite la suscripción y vigencia del seguro en el momento de la denuncia.

En segundo lugar, el Instructor al recibir el boletín de denuncia y darlo de alta en el programa informático de sanciones (*PSAN*), comprueba de nuevo en FIVA y TIREA (Tecnologías de la Información y Redes para las Entidades Aseguradoras, S.A.) la constancia o no de seguro para el vehículo denunciado en la fecha de la denuncia, reflejando dicha actuación en el apartado Observaciones para su debida constancia.

En tercer lugar, la denuncia formulada por el Agente admite prueba en contrario, por lo que el denunciado deberá demostrar, para su exculpación, que en el momento en que circulaba con su vehículo (*o lo tuviera estacionado a su disposición*) y fuera requerido para la exhibición de la acreditación del seguro obligatorio, ya tenía uno previamente concertado, para poder así desvirtuar el principio de presunción de veracidad que ostenta, tanto de la denuncia, como las comprobaciones realizadas *“in situ”* por el Agente en FIVA. Es el denunciado quien debe probar que su vehículo disponía de un seguro previamente concertado, aportando al procedimiento la documentación de la que esto se desprenda con claridad.

5. CRITERIOS DE ACTUACIÓN PARA SUPUESTOS CONCRETOS.

6.1. Vehículo sustraído

Conforme establece el artículo 8 del RSOA:

*“A efectos de la exclusión de la cobertura del seguro obligatorio de los daños a las personas y en los bienes causados por un **vehículo robado**, se entiende como tal, exclusivamente el que haya sido objeto de las conductas tipificadas como robo y robo de uso en los artículos 237, 244 y 623.3 del Código Penal.”*

Asimismo, el artículo 1.1 párrafo 6 de la LSOA establece:

“El propietario no conductor de un vehículo sin el seguro de suscripción obligatoria responderá civilmente con el conductor del mismo de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por éste, salvo que pruebe que el vehículo le hubiera sido sustraído.”

El artículo 36 del Real Decreto 2822/1998 de 23 de diciembre que aprueba el Reglamento General de Vehículos establece que:

“Los vehículos matriculados causarán baja temporal en el Registro de Vehículos en los casos siguientes: ... b) por sustracción del vehículo y a petición de su titular, el cual debe acreditar haber formulado la denuncia correspondiente...”

Actualmente y una vez que el interesado formula denuncia por sustracción de su vehículo (en Cuartel de la Guardia Civil, Juzgado, Comisaría de Policía Nacional, Policía Local...) en la Comisaría, la Secretaría de Estado de Seguridad comunica a DGT la matrícula vía telemática, anotándose de oficio en el Registro de Vehículos (AVPT), la baja temporal del vehículo por sustracción. Asimismo se procede, de oficio, a dar de alta el vehículo, una vez que se comunique la recuperación del mismo por la Secretaría de Estado de Seguridad.

- ❖ No se incoarán expedientes sancionadores, o, en su caso, se estimarán las alegaciones o recursos presentados por los interesados, procediendo al sobreseimiento o revocación de los mismos, en aquellos procedimientos en los que conste que el vehículo está dado de Baja Temporal por sustracción en el Registro de Vehículos, **con fecha anterior a la del boletín de denuncia.**

6.2. Vehículo con estacionamiento habitual en España, sin motor, sin ruedas,... NO APTO para la circulación

Se debe distinguir en función del lugar donde se encuentre ubicado dicho vehículo:

- ❖ No se formulará denuncia por “carecer” de seguro a vehículo sin ruedas, motor, en definitiva no apto para la circulación y que se encuentre en finca privada, campo, camino...que no sea de uso público, debiéndose terminar el procedimiento ya iniciado, en su caso, por sobreseimiento (TS).
- ❖ Si dicho vehículo, no apto para la circulación, se encontrase en vía o terreno de los que especifica el artículo 2 LTSV se denunciará por “Carecer...” y se comunicará dicha

circunstancia al Ayuntamiento correspondiente por su posible consideración como residuo, de conformidad con lo dispuesto en la legislación vigente en dicha materia.

6.3. Vehículo en instalaciones privadas

Conforme al criterio establecido en su día por parte de la Subdirección General de Normativa y Recursos a consulta efectuada en relación a denuncias por carencia de seguro obligatorio en una instalación privada:

“En ningún caso procede la formulación de denuncias por carecer de seguro obligatorio a vehículos en instalaciones privadas. Tanto la Ley de Seguridad Vial en su artículo 2, como el Reglamento del Seguro Obligatorio, al definir el “hecho de la circulación”, dejan claro que ambas normas no afectan a la circulación de vehículos en terrenos privados.”

Entendemos por terreno privado aquel que no puede ser utilizado por una colectividad indeterminada de usuarios.

6.4. Vehículo vendido

Como ya se mencionó, a efectos de la obligación de aseguramiento, se presume que *“tiene la consideración de propietario del vehículo la persona natural o jurídica a cuyo nombre figure aquél en el Registro Público que corresponda.”*

El artículo 32.1 del Reglamento General de Vehículos establece el plazo y la obligación de notificar la transmisión del vehículo en la Jefatura Provincial:

*“Toda persona natural o jurídica que sea titular de un vehículo matriculado en España y que lo transmita a otra, deberá notificarlo a la JPT de la provincia en que tenga su domicilio legal o en la que fue matriculado, **en el plazo de 10 días** desde la transmisión, por medio de una declaración en la que se haga constar la identificación y domicilio del transmitente y adquirente así como la fecha y título de transmisión.*

El artículo 36.2 del Reglamento General de Vehículos dispone:

“Los vehículos matriculados causarán baja temporal en el Registro de Vehículos: a) cuando se entreguen para su posterior transmisión a un vendedor de vehículos con establecimiento abierto en España para esta actividad, a petición de su titular...”

En los casos de alegación de venta del vehículo, el interesado deberá aportar al expediente a efectos de prueba y por consiguiente para la posible estimación de sus alegaciones o recurso, la siguiente documentación:

- ❖ Contrato de Compraventa de fecha anterior a la denuncia. En éste deberán constar claramente identificados: nombre, apellidos, DNI/NIE de comprador y vendedor y sus firmas, matrícula y datos del vehículo, precio de venta del vehículo, lugar y fecha y consentimiento claro por ambas partes de transmisión del citado vehículo.
- ❖ En el supuesto de que el vendedor sea persona jurídica: factura con los datos mencionados y CIF correspondiente de la empresa.

Tanto para el supuesto de “Carecer” como “Circular”, en el que el titular del vehículo, en fase de alegaciones o de recurso (*en caso de recurso siempre que no haya recibido el acuerdo de inicio del procedimiento sancionador*), alegue la venta del vehículo y ésta transmisión no conste en el Registro de Vehículos, se actuará como sigue:

1. Se le requerirá mediante Oficio (*o presencialmente*) para que realice la transferencia o notifique la venta del vehículo denunciado a la Unidad de Vehículos de la JPT y una vez conste realizada, se dirigirán las actuaciones contra el nuevo titular, siempre y cuando la fecha del contrato sea anterior a la fecha de denuncia.
2. Si el titular registral (*recibido el Oficio*) no realiza la transferencia o no notifica la venta a la Unidad de Vehículos en el plazo indicado, se seguirá el expediente contra él, dictándose propuesta de resolución y haciéndose mención a este hecho en la resolución. Téngase en cuenta lo acordado en la **Instrucción 14/V-107** relativa al Justificante profesional de solicitud de cambio de titularidad del vehículo

3. Si constase en el Registro de Vehículos a fecha de denuncia, como poseedor del vehículo denunciado, una empresa dedicada a la compra y venta de vehículos, las actuaciones se dirigirán contra ésta.
4. En todos estos supuestos se tendrá muy en cuenta la identificación del conductor por el Agente a la hora de contrastarlo con el contrato de compraventa. Se recuerda que los contratos de compraventa que se aporten, deben permitir el seguimiento del “**tracto sucesivo**” para considerarse válidos. En caso de no poder comprobarse, se denunciará al titular registral en el momento de la denuncia, haciendo constar expresamente el no cumplimiento del tracto sucesivo de la titularidad del vehículo, es decir la imposibilidad de comprobación de la sucesión de legítimos titulares del vehículo en cuestión.

6.5. Motos deportivas, de Trial, de Enduro, maquinaria agrícola, maquinaria de obras.

Estos supuestos no deben llevar al error de confundirnos con “*vehículos excluidos de matrícula o susceptibles de ser matriculados*”.

- ❖ Motos deportivas, de Trial, Enduro sin matricular y destinadas a pruebas deportivas, campo..., etc y que por tanto no pueden circular por las vías y terrenos mencionados en el artículo 2 LTSV. Se denunciará a la persona que la utiliza en ese momento por “Circular....”, haciéndose constar claramente la vía, punto kilométrico, modelo, bastidor, el destino de dicho vehículo...etc.

6.6. Minimotos

La Instrucción nº 05/S-79 “Minimotos o Minibikes” se encuentra en vigor por lo que se denunciará conforme a lo dispuesto en la misma.

6.7. Titulares fallecidos

Para aquellos supuestos en los que a fecha de denuncia, el titular en el Registro de Vehículos conste como fallecido, se actuará como sigue:

- ❖ Supuesto de “Carecer...”, se enviará el acuerdo de inicio a nombre del titular a la espera de que algún familiar se persone en el procedimiento. Si transcurrido el plazo nadie se presentase en el mismo, se dirigirán las actuaciones a “Herederos de D...” del último domicilio que constase en los Registros, para así facilitar la debida recogida de datos por parte de la Administración competente en orden a conocer la tenencia del vehículo en cuestión y poder actuar en consecuencia.
- ❖ Supuesto de “Circular...”, se enviará el acuerdo de inicio al conductor del vehículo a la espera de la presentación de alegaciones. Si transcurrido el plazo para éstas, no se hubiesen presentado se dirigirá el acuerdo de inicio a “Herederos de D...” del último domicilio que constase en los Registros, con idénticos fines a los plasmados en el apartado anterior.
- ❖ Deberá ponerse especial atención por los Agentes de la Autoridad, sobre aquellos vehículos que tienen “varias” denuncias pendientes por seguro y su titular constase fallecido.

6.8. Error en matrícula

Para el supuesto de que el denunciado en fase de alegaciones o recurso presente un “documento” emitido por una Compañía aseguradora, en el que manifiesta que se ha producido un error en la matrícula al asegurar el vehículo, se actuará como sigue:

- ❖ Se le requerirá al interesado mediante oficio para que aporte los dos “documentos esenciales”: póliza en la que deberá constar el error de matrícula y recibo de pago en el que también conste la matrícula, a fin de comprobarse válidamente dicho error.
- ❖ No es válido por sí solo dicho “documento” sin poder contrastarlo con los documentos mencionados en el apartado anterior o/y con los datos obrantes en los Registros oficiales de DGT y Consorcio de Compensación de Seguros; y todo ello por cuanto **ni la Ley ni el Reglamento del seguro, le otorgan el mismo valor que los precitados registros**. En todo caso, en dicho documento debe constar siempre la matrícula con la que se produjo el error, no sólo el mero hecho de “haberse producido un error de anotación, volcado, informático, etc”.
- ❖ Deben comprobarse los distintos Registros habilitados (AVPT, TIREA, ARCH) y el histórico de seguros la información para contrastar que dicho error se hubiera producido, es decir, la

anotación errónea en “otra matrícula” con fecha anterior a la denuncia, debe quedar acreditada, adjuntando dichos informes a PSAN.

6.9. Vehículo que en el momento de detectarse el incumplimiento de la LSOA, se encuentra de baja en el Registro de Vehículos.

En este supuesto:

- No se denunciará por infracción a la LSOA (ni carecer ni circular).
- No se denunciará por ITV.

No obstante, se han habilitado dentro de la Relación Codificada de Infracciones a lo dispuesto en la LTSV, sendos tipos de infracción a lo dispuesto en el artículo 1 del Reglamento General de Vehículos, en función de si el vehículo en cuestión circulaba o no en el momento de los hechos, para aquellos casos en que se carezca de la necesaria autorización administrativa para circular o que se haya puesto en circulación el citado vehículo careciendo de la misma y en dicha situación registral, con importes de multa de 500€ y 200€ respectivamente.

6.10. Seguros de flota

Los seguros de flota se conciertan cuando las empresas titulares de varios vehículos, contratan una póliza única que cubre a todos ellos, no se trata por tanto de vehículos destinados a la compraventa.

Si el vehículo denunciado estuviera incluido en una “*póliza flotante*” y no constase como asegurado en FIVA, el interesado en la fase procedimental oportuna, deberá aportar el recibo del pago de la prima y la póliza, en la que se reflejarán los vehículos que están bajo su cobertura. Si no apareciese el vehículo objeto de denuncia en dicho listado, procederá desestimar las alegaciones presentadas y continuar el procedimiento o en su caso, confirmar el recurso correspondiente.

En relación a los **vehículos de ocasión**, téngase en cuenta la “*póliza colectiva*”, cuyas condiciones son más restrictivas pues cubren solo unas determinadas horas (*por ejemplo horario laboral*) y para conductores determinados.

6.11. Separación o divorcio del titular del vehículo

En el supuesto de que el interesado alegue que ya no es titular del vehículo por cuanto tras un proceso de separación o de divorcio el vehículo se le ha adjudicado a su ex cónyuge, deberá aportarse Sentencia de separación o divorcio y/o convenio regulador, en el que conste la persona a quien se adjudica el vehículo denunciado.

Si la adjudicación del mismo no fuese en concepto de titularidad sino de “uso y disfrute” y comprobado que el conductor del vehículo es el usufructuario, el expediente se dirigirá contra este último.

En estos supuestos se actuará como en compraventa, indicando al interesado que debe realizar la transferencia o notificar la venta del vehículo en la Unidad de Vehículos de la Jefatura Provincial.

6.12. Vehículos con matrículas extranjeras

El artículo 4 de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009 relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos, dispone:

“Los Estados Miembros se abstendrán de realizar el control del seguro de responsabilidad civil con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país y que entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro. No obstante, los Estados miembros podrán realizar controles no sistemáticos del seguro siempre que dichos controles no sean discriminatorios y se efectúen como parte de un control que no vaya dirigido exclusivamente a la comprobación del seguro.”

La Comisión Europea a raíz de una consulta realizada por el Consejo de Oficinas Nacionales el 7/11/2007, sobre si las Directivas de seguro de automóviles permiten a los Estados miembros aplicar normas cuyo objetivo sea prevenir la circulación sin seguro, dictaminó:

“A nuestro juicio el hecho de que la 5ª Directiva de seguros de automóviles estipule que los Estados miembros deben abstenerse de realizar controles de seguros a los vehículos con estacionamiento habitual en otro Estado miembro a menos que estos controles no sean sistemáticos ni discriminatorios o que se realicen como parte de un control cuyo único objetivo no sea el de verificar el aseguramiento, permite que se lleven controles de seguro únicamente en circunstancias excepcionales. De acuerdo con esto, se puede comprobar el aseguramiento de un vehículo de otro Estado miembro por ejemplo en los casos en los que obtener los datos de cobertura de un seguro sea algo necesario para resolver un accidente de tráfico en el que el vehículo esté implicado, y la matrícula no baste para identificar estos datos. Por el contrario los controles que formen parte de un programa cuyo único objetivo sea imponer la obligación de tener un seguro de responsabilidad de terceros, no seguirían los anteriormente citados criterios de la Directiva ya que en este caso se consideraría un control sistemático y específico.

“En conclusión creemos que hay que poner énfasis en que el objetivo principal de las Directivas europeas de seguros de automóviles es permitir la libre circulación de vehículos sin controles innecesarios. “

Por tanto, debe quedar claro que el control del aseguramiento de los vehículos es una *“cuestión interna, de cada uno de los países miembros con sus nacionales”*, y sólo en circunstancias en las que sea realmente necesario (*accidentes de tráfico, delitos, etc*), se pueden llevar a cabo controles específicos de aseguramiento en vehículos extranjeros.

6.13. Carta Verde.

Hace años la *Carta Verde* era un documento imprescindible para poder viajar debidamente asegurado a cualquier país extranjero, pero desde la transposición a nuestro Ordenamiento de la *Primera y Segunda Directivas Comunitarias del seguro de automóviles*, la cobertura de responsabilidad civil está garantizada automáticamente y sin posibilidad de exclusión en todo el territorio del Espacio Económico Europeo y Estados asociados al mismo. Por tanto, la *Carta Verde*

no puede ser exigida a ningún vehículo matriculado en estos Estados como documento acreditativo de seguro y no es necesaria para circular por ninguno de ellos.

La denominada "Carta Verde" en sí no es otra cosa que un certificado acreditativo de que un vehículo dispone de seguro de Responsabilidad Civil Obligatoria, y así mismo, que el país de procedencia pertenece al Convenio Multilateral de Garantía.

Es decir, un contrato de seguro emitido en los países pertenecientes al Espacio Económico Europeo y Estados Asociados al mismo, garantiza sin necesidad de Carta Verde la responsabilidad civil en esos 38 Estados, tal como establece actualmente el artículo 4.1 del vigente Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor. Puede ocurrir que en algunos Estados, por su propia legislación interna, la Carta Verde sea un documento que acredite la cobertura de seguro, si bien esta medida es únicamente válida y aplicable en ése Estado y a sus propios vehículos nacionales, no a extranjeros comunitarios.

Por tanto, a efectos prácticos la necesidad de una *Carta Verde* se limita a países ajenos al Espacio Económico Europeo y Estados asociados al mismo. Su emisión no es un acto puramente administrativo o formal sino que la compañía que emite y entrega una Carta Verde está ampliando voluntariamente el ámbito territorial de su cobertura de responsabilidad civil a terceros países ajenos al Espacio Económico Europeo (*se adjunta documento de países incluidos en la Carta Verde*).

6.14. Vehículos con matrícula española asegurados en Compañías extranjeras.

Formar parte de la Unión Europea, entre otros, supone la libre contratación de servicios, por ello cualquier ciudadano puede contratar el seguro de su vehículo con una Compañía cuya sede social no se encuentre en España. Si bien y **conforme señala el artículo 4 del** Reglamento de Seguro obligatorio,..

...“los contratos de seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, deberán estar suscritos con entidades aseguradoras que hayan

obtenido la autorización correspondiente del Ministerio de Economía o que estando domiciliadas en un país perteneciente al Espacio Económico Europeo ejerzan su actividad en España en régimen de derecho de establecimiento o en régimen de libre prestación de servicios.”

Por tanto, dicha Aseguradora deberá estar autorizada para operar en nuestro país y por tanto someterse a las normas establecidas y entre ellas, la comunicación del aseguramiento del vehículo al Consorcio de Compensación de Seguros, es decir, dicho aseguramiento debe ser contrastable en FIVA y la póliza y demás documentación deben estar traducidas al español. Se puede consultar si una compañía aseguradora está autorizada para operar en España en la consulta web al Ministerio de Economía y Competitividad, www.dgsfp.mineco.es

6.15. Fecha de denuncia - fecha inicio FIVA - fecha comunicación alta TIREA.

Como ya se ha expuesto anteriormente, el Agente ante la carencia o insuficiencia de documentación acreditativa de seguro en el momento de detener al vehículo, consulta la información contenida en FIVA, la cual goza de presunción de veracidad (*artículo 23.3 Reglamento del Seguro Obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor*). Por ello, gozando tanto el Agente como el Registro FIVA de presunción de veracidad, incumbe al denunciado la aportación de prueba que acredite la vigencia del seguro en el día y hora de la denuncia y no en otro posterior.

El interesado deberá aportar siempre al expediente, a efectos de prueba y, por consiguiente, de posible estimación de sus alegaciones o recurso, la siguiente documentación:

- La póliza de seguro, que deberá contener los requisitos que marca la Ley del Contrato de Seguro Privado en su artículo 8, debiendo ser de fecha y hora anteriores a las de denuncia.
- Justificante bancario del pago de la prima de fecha anterior a la denuncia.
- ❖ Para el caso de que la **fecha de denuncia sea la misma que la fecha de inicio en FIVA**, se solicitará al interesado mediante oficio, la póliza de seguro y el recibo de pago de la prima (*si no constasen en el expediente*). Si la hora que constase en la póliza fuesen las

00.00 horas del día de la denuncia, se pedirá por escrito a la Compañía Aseguradora que informe sobre día y hora exactos de suscripción del seguro; si ésta contestase nuevamente con el dato de 00.00h o no contestase, se continuarán las actuaciones encaminadas a sancionar dicha conducta. Y todo ello por cuanto, esa póliza únicamente acredita que el denunciado suscribió el contrato de seguro en una fecha determinada, pero no acredita que ese mismo día, en el momento concreto de efectuarse la denuncia, el vehículo tuviera concertado seguro obligatorio.

- ❖ En el supuesto de que la **fecha de comunicación del alta de seguro por parte de la Aseguradora al Consorcio (TIREA), sea posterior a la de inicio** del contrato de seguro se continuará con el procedimiento, como sigue:
 - 1. La **instrucción del expediente sancionador** por circular o carecer de seguro obligatorio, tiene por fundamento la no acreditación del hecho de que en el día y hora de la denuncia, el vehículo estaba cubierto con el correspondiente seguro obligatorio de responsabilidad civil.
 - 2. La **consulta realizada por el Agente a FIVA** y reflejada en el boletín de denuncia deja constancia de que el vehículo en cuestión, constaba sin seguro en vigor desde una fecha concreta, en dicho Registro. Téngase en cuenta aquí la presunción de veracidad de que gozan tanto FIVA como el Agente de la Autoridad.
 - 3. El Instructor del procedimiento, al dar de alta el boletín de denuncia en PSAN, **comprueba de nuevo las fechas de alta o baja** del aseguramiento en los Registros Públicos de la Dirección General de Tráfico y del Consorcio de Compensación de Seguros; y a la vista de la carencia de seguro obligatorio concertado, acuerda el inicio de procedimiento sancionador.
 - 4. Las Compañías Aseguradoras tienen la obligación de comunicar al Consorcio de Compensación de Seguros, los datos relativos a los vehículos asegurados por ellas (*artículo 23 del Reglamento del seguro obligatorio*); remitiendo diariamente información de altas y bajas de vehículos asegurados y haciendo constar en el caso de alta la fecha de inicio de la vigencia y en caso de baja la fecha de cese de la vigencia (*artículo 24 del Reglamento del seguro obligatorio*). Por ello, en la consulta a TIREA existen dos fechas a

contrastar (*con la fecha de denuncia*): por un lado la fecha de “comunicación” de la Aseguradora al Consorcio (*diaria*) y por otro la fecha de inicio de la vigencia del contrato de seguro que lógicamente aporta la Compañía. La fecha de comunicación se vuelca en ARCH de forma automática a las 24 horas, salvo festivo.

- ❖ Se insiste en la importancia de contrastar los datos de aseguramiento del vehículo denunciado en: FIVA, Registros Oficiales de DGT (AVPT, ATEX, ARCH) y del Consorcio de Compensación de Seguros (TIREA), adjuntarlos a la aplicación informática PSAN y enviarlos, en su caso, cotejados al Juzgado de lo Contencioso como parte que es del expediente.
- ❖ En relación a los “**certificados**” emitidos por las Compañías Aseguradoras, se recuerda que ya son muchas las Sentencias de los Juzgados de lo Contencioso que establecen...

...“un certificado no puede primar en modo alguno sobre los Registro públicos y oficiales” (Juzgado Contencioso nº 15 Madrid 101/2016), “no siendo suficiente con la aportación de un certificado” (Juzgado Contencioso nº 2 Alicante 252/2013), “se limitó a aportar un escrito de una Aseguradora, sin aportar la póliza ni el recibo de pago” (Juzgado Contencioso nº 28 Madrid 104/2015, entre otros)

Por lo que no pueden constituir la única prueba que aporta el denunciado para estimar sus alegaciones o recursos.

6.16. Periodo de carencia o “mes de gracia”.

Lo que se conoce comúnmente como “*periodo de carencia*” o “*mes de gracia*”, no existe como tal. Lo que existe es un periodo de prórroga de vigencia – un mes - de un seguro, para los casos en que, bien la prima fraccionada (*no la inicial*), bien la primera prima de renovación anual o prórroga de un seguro renovable no han sido pagadas a su vencimiento; y ello es así porque el tiempo extra de un mes que el artículo 15 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre de Contrato de Seguro parece otorgar es para pagar la prima pendiente o notificar de forma fehaciente la rescisión del contrato o, en su caso, para ejercer el derecho a oponerse a la prórroga del contrato.

Esta circunstancia no debería ser tenida en cuenta por los Instructores por cuanto solo se valoran seguros extinguidos o resueltos (*los únicos que se anotan en FIVA*), no suspendidos; y

cuya vigencia ha terminado porque se ha extinguido el contrato, incluida la rescisión y la resolución (*artículo 24.4 Reglamento de seguro en la circulación*). Sólo se pueden revigorar seguros cuya vigencia se encuentre suspendida y como ya se ha dicho, la suspensión de la vigencia de un seguro no consta en FIVA. Por ello, no se puede contar un mes más tras la fecha fin que conste en FIVA.

La Sentencia del Tribunal Supremo (*Sala 1ª*) de 10 de septiembre de 2015, Rec. 544/2013, fija como doctrina de la Sala a los efectos previstos en el artículo 15.1 de la Ley de contrato de seguro, en caso de impago de la primera prima o prima única, en una póliza de seguro obligatorio en la circulación, la siguiente:

“Para que la compañía aseguradora quede liberada de la obligación de indemnizar al perjudicado en el contrato de seguro obligatorio en la circulación, por impago de la primera prima o prima única por culpa del tomador, es necesario que acredite haber dirigido al tomador del seguro un correo certificado con acuse de recibo o por cualquier otro medio admitido en Derecho, que permita tener constancia de su recepción, por el que se notifique la resolución del contrato. En caso de falta de pago de una de las primas siguientes, la cobertura del asegurador queda suspendida UN MES después del día de su vencimiento.”

Por todo cuanto antecede, todas las actuaciones que se desarrollen en aplicación de la normativa que regula el control y vigilancia de la existencia de vehículos a motor sin tener suscrito el correspondiente seguro obligatorio que cubra las responsabilidades derivadas de su uso y circulación, se ajustarán a lo establecido en esta Instrucción, dejando de estar vigentes las reglas e instrucciones dictadas con anterioridad que pudieran estar en contra de la presente, con las salvedades que en su caso se indican.

Lo que se hace público para general conocimiento.

En Madrid, a 14 de diciembre de 2017

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO



Fdo. Gregorio Serrano López