

Entrevista a Mario Arnaldo, Presidente de Automovilistas Europeos Asociados

Diario La Ley, Nº 6877, Sección En Primera Persona, 6 Feb. 2008, Año XXIX, Editorial LA LEY

LA LEY 947/2008

Automovilistas Europeos Asociados (AEA) es una Asociación de Automovilistas, sin ánimo de lucro e independiente, creada para facilitar a sus miembros la adecuada protección de sus legítimos intereses económicos y sociales, así como la información y asesoramiento sobre cuantos asuntos se relacionan con el automóvil. Mario ARNALDO, Presidente de dicha asociación, en la presente entrevista para Diario LA LEY aborda la actualidad más reciente en materia de seguridad vial, como el carnet por puntos y la reciente reforma del CP en materia de tráfico, así como las resoluciones judiciales ganadas por la asociación que han repercutido favorablemente en el usuario del automóvil

¿Cómo se creó AEA y qué objetivos persigue?

Automovilistas Europeos Asociados la fundamos hace ya casi 16 años con el objetivo de defender los legítimos derechos de los automovilistas en todos los ámbitos que le pudieran afectar. Porque nosotros veíamos que si bien existían empresas mercantiles y otras entidades que perseguían esos objetivos, pensábamos que podían entremezclarse intereses económicos impidiendo esa defensa efectiva de los automovilistas.

Cuando fundamos AEA quisimos darle un perfil claro y diáfano sin mezcla de esos servicios comerciales, quisimos ser una entidad, un club de automovilistas sin ánimo de lucro, no defendemos el interés de unos accionistas y tampoco hemos querido contaminar dedicándonos a actividades comerciales. Tiene un perfil de defensa de los consumidores, por tanto.



¿Qué posicionamiento tiene AEA respecto a otras asociaciones y cuáles son las acciones que han emprendido en el marco europeo?

Creemos que a pesar de que existen otras entidades tenemos hueco perfectamente. Respecto a otros países, a pesar de ser una asociación española, queremos conseguir, que el automovilista español tenga los mismos derechos que el automovilista de cualquier país europeo y en este sentido creíamos que había mucho por hacer. Aunque automovilistas europeos empezaba como una asociación sin grandes pretensiones ya que no tenía una capacidad económica importante, sí creíamos que podíamos competir con cualquier entidad en el ámbito europeo. Tenemos relaciones con entidades en Europa y disponemos de información muy de primera mano en el

ámbito europeo para trasladar y evidenciar las carencias que pueda tener el automovilista español

¿Cuáles son las líneas fundamentales de su actuación, los retos alcanzados y las reivindicaciones que han tenido una consecución más positiva de cara al usuario del automóvil?

Nuestra línea de actuación ha sido triple, por una parte reivindicativa, en segundo lugar hemos tratado de dar servicio a nuestro socio que es quien nos financia pero también hemos hecho actuaciones que han beneficiado a todos los automovilistas españoles y una tercera faceta es la divulgación, estar presente en los medios de comunicación de nuestro país para que el automovilista español fuera conociendo mejor sus derechos. De empezar sin ningún respaldo ahora somos conocidos y son muchas las actuaciones de las que se han beneficiado los automovilistas, por ejemplo la última es que reclamamos el redondeo al alza de la autopista de peaje de Bilbao-Beobia, declarando nula el TSJ del País Vasco la tarifa en esa autopista por la que transcurren más de 100.000 vehículos diarios. Viene a coincidir con unas declaraciones de la ministra de fomento, Magdalena Álvarez, respecto a una petición nuestra en el tema de las autopistas de peaje consistente en que cuando en una cabina de peaje se forma una cola de más de diez vehículos se tenga que levantar obligatoriamente sin pagar peaje porque no se está dando un servicio en condiciones. Esto fue una iniciativa nuestra y el Ministerio ya tiene ultimado el protocolo. Otra petición nuestra fue la actualización de los baremos de indemnización para las víctimas por accidentes de tráfico, que hemos vuelto a reivindicar porque las indemnizaciones son muy bajas. La unión europea dice que hay que elevar las cuantías máximas y España cumpliendo la V directiva del automóvil, de 350.000 euros lo iba a subir a 70 millones de euros, pero a pesar de esto existe un baremo nacional que sirve de tope y ninguna víctima a partir del año 2008 va a cobrar un euro más porque el baremo no se ha actualizado.

Otra actuación es cuando hemos intervenido denunciando que los fabricantes de coches estaban utilizando piezas de segunda mano para arreglar vehículos en garantía, o cuando hemos actuado frente a la Administración, por ejemplo cuando se conculcó que el ciudadano pudiera recurrir las multas y además acogerse al pago con descuento.

Y actualmente tenemos pendiente la resolución de un recurso que hemos planteado contra el carnet por puntos.

¿Qué opinión le merece el carnet por puntos español respecto al existente en otros países?

El carnet por puntos existe en 15 países de la unión europea pero aquí funciona diferente, nos parece injusto porque no se aplica con igualdad a todos los ciudadanos. Si la infracción la comete un extranjero en España no se le aplica el carnet por puntos y al español en el extranjero si se le aplicaría. En este procedimiento ante el TS, el abogado del Estado alegó que este problema no existe en Europa pero nosotros hemos aportado un documento italiano que dice lo contrario porque en Italia por ejemplo se le aplica por igual el carnet por puntos a un italiano y a un extranjero y en España no ocurre así ya que al extranjero no se le sanciona. Por tanto, creemos que se ha estado confundiendo a los ciudadanos en cuanto a la intervención del carnet por

puntos. Además, tampoco se aplica por igual en todo el territorio nacional, hay miles de ayuntamientos que no lo hacen. A nuestro juicio, la reforma del Código Penal obedece al fracaso del carnet por puntos, porque se echó a andar el carnet si haberse resuelto previamente que se hacía con los que conducían sin carnet.

¿Cuál es la casuística actual en cuanto al carnet por puntos respecto a los recursos susceptibles de interponer? ¿Se colapsarán los tribunales?

No creo que haya podido llegar ningún procedimiento con pérdida de puntos a los tribunales, el problema del colapso viene de antes pero no viene motivado por el carnet por puntos, porque este carnet se ha hecho mal y se han podido tramitar muchas infracciones con pérdida de puntos pero lo único que se puede recurrir es la pérdida total de puntos y no la parcial. La ley lo ha diseñado de tal manera que a la gente se le pudieran quitar los puntos pero no tuviera derecho a presentar recurso contra la pérdida parcial de puntos sino cuando se han perdido totalmente para lo que se necesita un proceso posterior llamado declaración y pérdida de vigencia del permiso de conducir.

Precisamente el recurso que tenemos planteado ante el TS es para evitar el colapso de los tribunales, para que el alto tribunal se pronunciara sobre la legalidad o ilegalidad de este sistema. Nosotros estamos de acuerdo con el carnet por puntos pero no el sistema que se ha establecido en España. En este sentido el sistema italiano o francés son los modelos más idóneos y nos hubiera valido perfectamente con una simple traducción. Esto mismo ocurrió con por ejemplo con el sistema de regulación del aparcamiento (ORA) que se introdujo en los 80 y hasta 1997 no se dio cobertura legal. Al principio los ayuntamientos lo impusieron por la fuerza, pero cuando los ciudadanos se empezaron a rebelar, se colapsaron los tribunales y esto provocó que se anularan muchas sanciones y los tribunales anularon muchas multas por falta de cobertura legal y, a partir de ahí, es cuando se le dio cobertura legal. Once años más tarde de darse cobertura legal muchos ciudadanos dicen aún que esas multas no son legales. Si se hubiera hecho bien desde el principio, hubiera funcionado, con respeto, desde el principio. Esto va a ocurrir con el carnet por puntos.

Las administraciones públicas no se dan cuenta del daño y descrédito que generan y que provoca que el automovilista no tenga confianza en las instituciones. Nosotros queremos que la administración no pierda al crédito y no defendemos al infractor sino que queremos proteger al ciudadano automovilista denunciando lo que no se está haciendo bien.

¿Cómo califica el sistema sancionador español y cómo están funcionando las notificaciones?

El sistema sancionador español es el más duro en cuanto a las sanciones y es el que menos garantías ofrece al ciudadano al no poderse recurrir la pérdida parcial por puntos.

Nosotros todavía no hemos planteado ningún procedimiento de defensa por la declaración por pérdida de vigencia del carnet porque la pérdida de puntos si no lo notifican es como si no existiera. ¿Cómo puede recurrirse ante un juzgado de lo contencioso la pérdida de puntos si ni siquiera se notifica? En la denuncia se dice "y este expediente puede llevar aparejada la pérdida

de puntos". La administración no notifica individualizadamente los puntos que le han quitado sino que la comprobación de la pérdida de puntos es por Internet y nos preguntamos. ¿cómo se garantizan entonces los derechos de los ciudadanos que no tienen acceso a Internet o no lo conocen? Con la resolución sancionadora debe notificarse al ciudadano la pérdida de puntos para poder recurrir pero si te dicen que para conocer los puntos hay que acudir a Internet no se están garantizando los derechos del automovilista..

Voy a darles una primicia: ni siquiera el campo donde se contiene la pérdida de puntos tiene cobertura legal. Desde el punto de vista de la ley de protección de datos, ese campo que se creó para comprobar los puntos en Internet, es ilegal pues no está previsto en la ley, ya que cualquier dato que se recoja tiene que estar garantizado en una norma.

Nosotros propugnamos que se elimine la vía administrativa previa a la jurisdicción contenciosa sobre todo porque la Administración está colapsada y actúa por rutina informática. No ocurre en el mundo la masificación de sanciones que se ha impuesto en España y sin ninguna garantía.

No es posible que una ciudad como Madrid tenga previsto para 2008 una tramitación de cuatro millones y medio de denuncias y sin ninguna garantía, ya que la mitad de ellas no se van a notificar personalmente al ciudadano sino por un sistema de notificación edictal que aunque previsto en la ley, se debe utilizar de manera excepcional. El ciudadano se entera de la existencia de un expediente contra él, cuando llega a Hacienda. Nosotros vemos como muchos de los asuntos que llegan al TC, el tribunal condena a las Administraciones por violación de derechos fundamentales, por utilizar este sistema generalizadamente cuando es excepcional y especialmente repetitivo el ayuntamiento de Madrid.

¿Puede decirse que se han convertido las multas en un impuesto más?

Creemos que sí: no tienen efecto disuasor para evitar la repetición de la infracción, aquí se ha generado una máquina burocrática donde las multas es un sistema de generar ingresos, con ánimo recaudatorio.

Por tanto, no se han cumplido las previsiones...

El entonces ministro del interior Alonso, cuando presentó el carnet por puntos en el Congreso, estimó que para el primer año a 6000 multireincidentes se les iba a retirar el permiso de conducir, y que 6000 conductores pasarían por los cursos de recuperación. Al final han sido 300. Alguien tendrá que explicar ese fallo de previsión. Si hubieran sido 6000 si hubieran sido expedientes y ciudadanos que hubieran ido a los tribunales a reclamar pero o se ha producido esa pérdida de vigencia del carnet.

Tiene que producirse la pérdida de vigencia del permiso de conducir, es decir, que aquella persona que haya perdido todos sus puntos todavía sigue teniendo derecho a conducir.

Y no cometerá delito aquél que haya perdido los puntos. Esos 6000 reincidentes solamente han sido 300, lo que quiere decir que el sistema no está funcionando.

¿Qué plantean en el recurso?

Hemos planteado o bien que declare una cuestión de ilegalidad o bien que plantee una cuestión

de prejudicialidad ante el TJCE. Este recurso es de los más complicados desde el punto de vista procesal, porque a través del recurso planteamos la ilegalidad de una ley. Planteamos que la ley del carnet por puntos va en contra la Directiva comunitaria en materia de permisos de conducir.

¿Por qué de 15 países donde se aplica el carnet por puntos, 14 sistemas que son iguales tienen naturaleza sancionadora y España no, sino que utiliza una naturaleza de requisitos para obtener el carnet de conducir? Se le ha suprimido la naturaleza sancionadora con el fin de que al no ser una sanción no se tiene derecho a recurrir.

Este sistema se ha hecho de una manera premeditada para que el ciudadano no pudiera recurrir el sistema de puntos.

Ha sido un logro de la asociación de cara al usuario del automóvil, una sentencia de un juzgado de primera instancia de Madrid que condena a la aseguradora a abonar los gastos por un vehículo de sustitución a un conductor de un vehículo que se encontraba en reparación. ¿Es una sentencia pionera?

Efectivamente, es una sentencia de un juzgado de primera instancia en la que felicito a la magistrada porque en tres páginas no se puede dictar una sentencia más clara y contundente. Es una sentencia firme: la aseguradora no quiso recurrir y constituye un importantísimo precedente judicial por la claridad de la misma. No es que esta sentencia cree jurisprudencia sino que la recoge en la misma. Recoge tres sentencias del TS y toda la doctrina jurisprudencial de tribunales menores, 5 Audiencias Provinciales. La novedad para nosotros de esta sentencia es que con absoluta claridad, dice, apoyándose en la doctrina jurisprudencial al respecto, que el automóvil es algo cotidiano que forma parte de la vida personal y no se puede hacer distinción si el conductor lo utiliza para ir a trabajar o se lucra con él o para disfrute. Se entiende que una persona que utiliza el automóvil es porque lo necesita. En el caso, el usuario lo necesitaba para irse de vacaciones y por tanto la compañía de seguros, igual que está obligada a resarcir el daño por el golpe mediante la reparación del vehículo, también está obligada a sustituirlo por otro. Esto demuestra que es una circunstancia que habrá que acreditar cada vez menos. En Alemania esto es impensable porque allí las compañías aseguradoras no discuten a nadie la posibilidad del vehículo de sustitución durante el tiempo de reparación del vehículo. Por tanto sentencias como esta van abriendo brecha.

Otra sentencia es la que declara la responsabilidad patrimonial de la Administración por un accidente de un vehículo que circulaba por una vía con placas de hielo...

Sin dejar de asumir que el factor humano va a estar presente en los accidentes, nosotros creemos que mejorando la mecánica del automóvil y la mejora de las vías podemos ayudar a que el fallo humano no se produzca evitándose un gran número de accidentes. Observamos que, cuando en España se ha invertido más en infraestructura, se han conseguido disminuir los accidentes: a mayor inversión en infraestructura, se reducen los accidentes.

A partir de esa formulación general, nosotros lo centramos en la defensa de los legítimos derechos de nuestros socios, y lo que observamos es que no había correspondencia entre los atestados y los criterios de responsabilidad que se atribuían normalmente por rutina a la

responsabilidad de los conductores. Veíamos que había muchos accidentes con una participación de la infraestructura que podía haber evitado el desarrollo del accidente. Empezamos desde hace tiempo a ver los accidentes desde esa otra óptica, y hemos obtenido sentencias en las que se atribuía la responsabilidad a la Administración, porque si se hubiera preocupado por velar por la mejora de la infraestructura, se hubieran evitado accidentes

Pero también observamos que ha habido un cambio en la evolución de los tribunales en materia de responsabilidad. Anteriormente, si había la más mínima responsabilidad del conductor, ya se le negaba toda indemnización. Hoy ya no es así, los tribunales ya reconocen la responsabilidad de la Administración, pero si hay una participación del conductor, se le hace una minoración en el porcentaje de la indemnización que le correspondiera.

Si se invirtiera en los sistemas de viabilidad invernal no sólo mejoría la explotación del mantenimiento de las carreteras, también se evitarían muchos accidentes. Ha contribuido negativamente que la Administración no tomara conciencia de que tiene una función importante, el hecho de que se echa la culpa de los accidentes siempre al factor humano, y que muchas compañías aseguradoras no han reclamado, pudiéndolo hacer a favor de los automovilistas. La propia compañía ha atribuido la culpa al asegurado a pesar de que en la póliza se incluye la reclamación de daños.

¿Y respecto a los accidentes provocados por animales de caza sueltos?

Nosotros nos hemos especializado en este tema y en los accidentes con animales de caza. La última reforma de la Ley de tráfico anterior al carnet por puntos se modificó vía parlamento: el sistema de responsabilidad que desde la edad media se utilizaba para la indemnización de animales de caza. De establecer que cuando un automovilista colisionaba con un animal de caza, la responsabilidad era del titular del coto, o del titular de los terrenos o bien de la administración. Se invirtió ese sistema y se ha establecido que, en primer lugar, la norma general dice que la culpa es del automovilista y es para eliminar las indemnizaciones que las compañías aseguradoras de los cotos de caza estaban asumiendo. Esa reforma va a hacer que aumenten los accidentes por animales de caza

¿Qué impresión tiene de la reforma recientemente aprobada del CP?

Esta reforma no obedece a lo que tiene que ser la corrección de las conductas que provocan accidentes de tráfico. Parece que los únicos delitos son conducir bajo los efectos del alcohol, exceso de velocidad y conducir sin carnet. Se pretende utilizar el código penal como un instrumento de prevención de los accidentes de tráfico. Se cree que con un endurecimiento las penas, se van a reducir los delitos y esto no es así, en las reformas anteriores no ocurrió cuando se crearon los arrestos de fin de semana que no se llegaron a cumplir por falta de medios.

Esta reforma es una copia de la que se hizo en Francia, porque en materia de seguridad vial no estamos siendo originales. En Francia se endurecieron las penas y en estos tres últimos años, no sólo no se redujeron sino que se aumentaron en un 11% anual. Y en 2006 los delitos de conducción bajo efectos del alcohol han aumentado un 35% y bajo sustancias tóxicas también un 35%. La conducción sin carnet ha aumentado en un 17%.

Si los jueces en España llevaran a sus estrictos términos esta reforma, 50.000 conductores al año irían a la cárcel.

Por tanto, nosotros no estamos de acuerdo con la reforma del CP aunque creímos que debía reformarse especialmente en la imprudencia, definirlo con claridad. Desde la reforma del 89, habían quedado impunes los accidentes de tráfico, se tramitaban como faltas, lo que conllevaba la no intervención del ministerio fiscal. Esa reforma hizo que muchos accidentes de tráfico quedaran sin corrección, quedando esos delitos sin la debida sanción a los responsables. Era necesario modificar y concretar qué era un delito de imprudencia y qué era falta así, como la intervención necesaria del ministerio fiscal porque, con independencia del resarcimiento a la víctima, debe intervenir el ministerio fiscal y eso fue negativo en el 89 y no se corrigió en las siguientes. Y en la de ahora sigue igual. Ahora si se tramita como falta por ausencia de denuncia del perjudicado, no se celebra juicio.

Creemos que esta reforma obedece a facilitar el trabajo a los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado y al ministerio fiscal.

El caso faruquito fue un hito, porque a partir de ahí se reivindicaron cosas: en primera instancia la sentencia fue tan suave porque alguien no hizo bien su trabajo: evidentemente si la policía no obtuvo legalmente las pruebas a través de esas escuchas contaminó el procedimiento y, desde luego, aunque cambiara el CP, se van a seguir produciendo sentencias levísimas.

Igualmente se ha puesto en marcha todo el aparato del Estado para crear y centralizar un jefe virtual, que va a tramitar las multas de toda España mediante un detector que envía la información de la infracción al centro ubicado en León. Esto está en la reforma del código penal aunque ha pasado inadvertido. Si no se para directamente al conductor mediante la intervención presencial de la policía en el acto de infracción, el efecto de prevención disminuye y van a aumentar los accidentes.

¿Y respecto al delito de negativa a la prueba de la alcoholemia y a la conducción con exceso de velocidad?

A nuestro juicio, se está generando un efecto negativo porque la gente cree que sólo es delito aquél que supera los 0,60 gramos de alcohol en sangre y no es así. Con 0,40 y 0,50 gr., también es delito porque el tipo penal se ha mantenido en esas bandas inferiores a 0,60. ¿Que es lo que cambia? Que hasta 0,60 tiene que seguir acudiendo la policía como testigo a ratificarse en juicio porque según la doctrina del Tribunal constitucional el dato objetivo de la prueba etilométrica no es prueba suficiente para sostener una condena, sin embargo a partir de 0,60 si es suficiente porque la han objetivado.

El tema del exceso de velocidad se ha hecho mal porque hay una contradicción en la reforma, ¿cómo se puede incorporar un delito de exceso de velocidad cuando en la reforma del CP está pidiendo al gobierno que se revisen los límites de velocidad? El problema es que el exceso de velocidad no es el problema de los accidentes sino la velocidad inadecuada: esto es lo que genera el riesgo: por ejemplo, circular a 120 por la noche con niebla (y esto no entraría dentro del tipo penal). Conducir sin carnet con los puntos retirados cautelarmente es a lo que nos llevo a

decir: ¿el CP, para qué? Si al final lo que va a ocurrir es imponer una sanción económica y privaciones de carnet, hubiera sido mejor que lo hubiera hecho la administración.

Por tanto, no se ha trabajado con medidas que pudieran ser efectivas. La ley del carnet por puntos derogó un mecanismo que era muy efectivo, que era que si se paraba por la policía a alguien sin carnet, se le privaba del vehículo durante un mes. Una persona sin carnet puede conducir pero sin vehículo no. Hubiera sido más efectivo que la prisión o las sanciones, el depósito del vehículo durante el cumplimiento de la pena. No se ha trabajado nada en este tema y en la reforma tampoco no se ha previsto un programa de deshabituación al alcohol para estos infractores.

DIARIO LA LEY