



El contrato de aparcamiento: principales características de su regulación

El problema del tráfico en las grandes ciudades, y cada vez más en las no tan grandes, parece no tener solución a corto plazo, aunque quizás nuestros alcaldes decidan imitar la innovadora y polémica medida adoptada en Londres para evitar los atascos en el centro de la ciudad e implanten un nuevo tributo por la utilización del coche en determinadas zonas.

Al tráfico va inevitablemente unido el problema del aparcamiento, motivo por el cual muchos conductores deciden aparcar en un estaciona-

miento público, convencidos de que a cambio de un «módico precio» su coche estará mucho más resguardado y seguro que en la calle. Pues bien, hasta hace relativamente poco esto no era más que una utopía, y es que en esta materia existía un vacío legal que favorecía prácticamente siempre al empresario. La situación pareció cambiar con la publicación de la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del Contrato de Aparcamiento de Vehículos, sin embargo casi medio año ha pasado desde que entró en

vigor la Ley y son numerosos los estacionamientos públicos que aún hoy continúan infringiendo la normativa, si bien lo hacen amparándose en el desconocimiento e ignorancia de los usuarios que siguen creyendo legal el famoso letrero: «La empresa no se hace responsable de los daños que puedan sufrir los vehículos».

Con la intención de que esto no siga ocurriendo, vamos a analizar detenidamente la Ley y a delimitar los derechos y obligaciones de ambas partes.



NUEVA NORMATIVA

El legislador nunca había definido el contrato de aparcamiento o contrato de garaje; era uno de los llamados contratos atípicos, lo que obligó a la jurisprudencia a delimitar las obligaciones del propietario del establecimiento y de los usuarios del mismo. El Tribunal Supremo las equiparó con las correspondientes al contrato de depósito, del que se deriva un deber de guardia y custodia. Sin embargo, para las empresas concesionarias el usuario sólo pagaba por la utilización de un espacio público.

La Ley 40/2002 define el contrato de aparcamiento como aquel en que una persona cede, como actividad mercantil, un espacio, en un local o recinto del que es titular, para el estacionamiento de vehículos de motor, con los deberes de vigilancia y custodia durante el tiempo de ocupación, a cambio de un precio determinado en función del tiempo de estacionamiento.

ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA NORMA

La Ley 40/2002 excluye de su ámbito de aplicación los estacionamientos que se realicen en locales o recintos dependientes o accesorios de otras instalaciones o que sean gratuitos. Cabe señalar que esta exclusión no comprende aquellos casos en los que un estacionamiento resulta gratuito para los usuarios que son clientes de empresarios o comerciantes instalados en esa zona, ya que existe un acuerdo previo entre los comerciantes y el titular del aparcamiento, de manera que el estacionamiento no es gratuito, sino que está siendo asumido por un tercero.

También están expresamente excluidos los aparcamientos en la vía pública o en las denominadas zonas de establecimiento regulado y cualquier otro que no reúna los requisitos señalados en el artículo 1.º Queda patente, por tanto, el espíritu restrictivo de la norma en lo que a su ámbito de aplicación se refiere.

OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DEL EMPRESARIO

Las obligaciones del titular del aparcamiento vienen recogidas en el artículo 3.º de la Ley, que dispone:

- La obligación de facilitar una plaza de aparcamiento a todos aquellos vehículos a los que se permite el acceso al p rking.
- La obligación de entregar al usuario un justificante con expresión del día y la hora de la entrada

cuando ello sea determinante para la fijación del precio. Las asociaciones de defensa de los consumidores y las de defensa de los conductores han querido ver en este inciso, así como en la frase del artículo 1.º «*precio determinado en función del tiempo de estacionamiento*», la desaparición de las tarifas por horas completas, e, incluso, por medias horas, y exigen que se establezca un cobro fraccionado en función del tiempo estricto de estancia.





• La identificación, **en todo caso**, del vehículo y de si el usuario hace entrega o no al responsable del aparcamiento de las llaves del mismo. Este requisito está siendo masivamente incumplido por parte de los estacionamientos públicos; en prácticamente ningún tíquet de estacionamiento se identifica el vehículo, con lo cual este justificante no serviría de nada en una reclamación de daños frente al aparcamiento.

Los titulares de estos establecimientos aseguran que esta obligación conlleva importantes modificaciones en sus sistemas informáticos, y piden tiempo para dicha adaptación, sin embargo, la Ley no exige en absoluto que la identificación deba hacerse mecánicamente, con lo cual sería suficiente con escribir a mano el número de la matrícula y la entrega de las llaves.

• La restitución al portador del justificante del vehículo y demás accesorios incorporados de manera fija e inseparable a él en el mismo estado en el que fueron entregados. Aquí radica la gran, y casi única, ventaja que para los usuarios prevé la presente norma, y es que pierde toda validez (si es que tenía alguna) la cláusula que exoneraba de responsabilidad al aparcamiento por los daños o robos que pudieran sufrir los vehículos estacionados en él.

Quedan expresamente excluidos de la obligación de restitución los accesorios no fijos y extraíbles (señalando claramente la Ley entre ellos los radiocasetes y los teléfonos móviles), si bien, cabe la posibilidad de que los empresarios cuenten con un servicio especial de vigilancia, en base al cual se responsabilizarían de la restitución de estos accesorios, así como de los efectos personales que el usuario quiera dejar en el interior de su automóvil (maletas, compras, Carteras, etc.) Para ello en el exterior del aparcamiento debe existir una información suficiente que permita identificar este servicio especial; el usuario deberá declarar expresamente estos efectos y accesorios; deberá



cumplir todas las medidas de seguridad que se le indiquen y pagar el suplemento de precio que el titular del aparcamiento podrá establecer para la guarda y vigilancia de los efectos cuya custodia acepte.

La práctica hace dudar seriamente de la eficacia de este servicio complementario que responsabilice a los titulares de aparcamientos de todos los accesorios del vehículo, ya que lo más previsible es que la mayoría de empresarios se acoja a la limitación de la responsabilidad establecida como regla general en el artículo 3.º1.c) de la Ley.

• La indicación de forma fácilmente perceptible de los precios, horarios y normas de uso, que podrá establecer libremente.

• La puesta a disposición de los usuarios de hojas de reclamaciones.

Por lo que se refiere a las responsabilidades, la Ley dice que el titular del aparcamiento responderá, tanto frente al usuario como frente al propietario del vehículo por los daños y perjuicios que les ocasione el incumplimiento, total o parcial, de las obligaciones previstas anteriormente, que es tanto como no decir nada, ya que la norma no prevé sanciones en caso de incumplimiento, ni tampoco fija un plazo

para que los empresarios se adapten a la normativa. Por este motivo, la Asociación de Automovilistas Europeos Asociados tiene previsto iniciar una campaña dirigida a los servicios de consumo de las distintas Comunidades Autónomas para que insten el procedimiento sancionador frente a los aparcamientos incumplidores, ya que, a juicio de dicha Asociación, en lugar de utilizar los meses durante los que ha estado en vigor la Ley para adaptarse a ella, los garajes han aprovechado para demorar su aplicación práctica.

En relación con la reclamación por daños y perjuicios contra el titular del aparcamiento, según el artículo 5.º4 los usuarios podrán solicitar la mediación y el arbitraje de las Juntas Arbitrales de Consumo, de acuerdo con la Ley 36/1988, artículo que, por otro lado, realiza una remisión totalmente inadecuada, puesto que en dicha ley no hay más referencia al sistema de mediación de arbitraje de consumo que la contenida en su disposición adicional primera para indicar la aplicación supletoria de la propia Ley 36/1988 a la regulación específica de dicho sistema, contenida en el Real Decreto 636/1993.



OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS USUARIOS

Paradójicamente, las responsabilidades de los usuarios y propietarios de vehículos están mejor delimitadas que las de los empresarios. En este sentido, el artículo 4.º establece cuáles son los deberes de los usuarios, entre los que cabe destacar:

- El abono del precio fijado para el aparcamiento antes de la retirada del vehículo. Ya mencionábamos anteriormente la falta de conformidad de las asociaciones de consumidores con la fórmula «por hora o fracción». Estas asociaciones se amparan en el inciso final del artículo 1.º, según el cual el precio vendría determinado en función del tiempo de estacionamiento. Sin embargo, los empresarios parecen tener, una vez más, la sartén por el mango, ya que el artículo 3.º1.d) de la Ley les da potestad para establecer libremente los precios y horarios, por lo que no parece probable la desaparición de dicha fórmula.

- La exhibición del justificante o resguardo del aparcamiento o, en caso de extravío, acreditar su derecho sobre el vehículo para poder retirarlo. Hay que tener en cuenta que este justificante serviría como prueba en una hipotética reclamación de daños (siempre y cuando en él se identificara el vehículo), por lo que la obligación se limita a su exhibición, pero no a su entrega.

- La obligación de declarar, en aquellos aparcamientos que cuenten con un servicio especial de guarda y vigilancia, los accesorios especiales y enseres introducidos en el vehículo, así como seguir las indicaciones y prevenciones establecidas por el titular.

- El cumplimiento de las normas e instrucciones del responsable del aparcamiento respecto a la seguridad del mismo, de sus empleados y del resto de usuarios.

El cliente será responsable, por tanto, frente al empresario y los demás usuarios, de los daños y perjuicios

que les cause por incumplimiento de sus deberes o impericia en la conducción del vehículo dentro del recinto.

Además, tanto el propietario del vehículo como el usuario, cuando fueran personas distintas, responderán solidariamente de los daños y perjuicios causados por este último.

Por último, debemos mencionar que en garantía del cobro del precio, el titular del aparcamiento tendrá frente a cualquier persona un derecho de retención sobre el vehículo.

OBLIGACIONES DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

No sólo las partes contratantes tienen obligaciones y derechos en esta relación contractual, sino que las propias administraciones públicas tienen la obligación de velar por el cumplimiento de las normas vigentes sobre accesibilidad y eliminación de barre-

Esto es la teoría, porque en la práctica, y siguiendo el dicho «las cosas de palacio van despacio», la mayoría de Ayuntamientos no han puesto en marcha medidas de este tipo ni han realizado ningún seguimiento para comprobar la aplicación de esta norma por los aparcamientos.

El Comité Español de Representantes de Minusválidos (CERMI) propuso varias enmiendas a la proposición de Ley que finalmente no tuvieron reflejo en el texto legal. Una de ellas suponía incluir en el artículo 3.º un inciso que obligase a indicar o proporcionar las informaciones relativas a precios, horarios y normas de funcionamiento en «formato accesible a las circunstancias de los usuarios con discapacidad». La segunda enmienda pretendía que la disposición adicional única garantizase que los aparcamientos «ofrezcan sus servicios con condicio-



ras. En este sentido, deberán colaborar con el Consejo Estatal de Personas con Discapacidad para promover la incorporación de mecanismos de aviso homologados que emitan señales ópticas y sonoras perceptibles desde la vía pública, en los accesos a aquellos aparcamientos y garajes cuyo volumen de tráfico o peligrosidad así lo aconseje, todo ello en atención a las personas con dificultades auditivas y/o visuales.

nes de seguridad, comodidad y practicabilidad a los usuarios con movilidad reducida por causa de discapacidad, edad avanzada u otras circunstancias de efectos análogos».

El guante lanzado por CERMI no fue finalmente recogido por el legislador, y ninguna de las dos enmiendas se incluyó en el texto definitivo, por lo que habrá que estar pendiente de que la Administración cumpla tanto con su obligación de control y



vigilancia de los aparcamientos, como con la obligación de promoción de medidas favorables a las personas con minusvalías.

LA PROBLEMÁTICA DEL DEPÓSITO JUDICIAL

La medida peor acogida de la Ley 40/2002 ha sido, sin duda, la regulada en la disposición final primera, que asegura la existencia de una relación contractual entre el titular del aparcamiento y el del vehículo cuando éste haya sido depositado en cumplimiento de un mandato judicial o administrativo, reservándose acción directa el empresario frente al dueño del vehículo.

¿Qué significa esto? Pues, ni más ni menos, que si alguien tiene la mala suerte de que le roben el coche tiene que pagar, además, la estancia en el aparcamiento donde haya sido depositado por mandato judicial una vez localizado.

Para Mario Arnaldo, presidente de la Asociación de Automovilistas Europeos Asociados, la medida es lesiva e injusta con los derechos de los conductores, quienes, además de ser víctimas de la inseguridad ciudadana, son responsables de los gastos de un depósito en el que no han tenido participación alguna.

Teniendo en cuenta que en muchos casos la víctima del robo tarda meses en recibir notificación sobre el hallazgo del vehículo, a muchos propietarios no les saldrá a cuenta recuperar sus vehículos y esto será aprovechado por mafias parecidas a las de los subastadores que, en complicidad con ciertos aparcamientos escogidos como depósitos judiciales, terminarán apropiándose de los vehículos allí depositados.

CONCLUSIÓN

La principal preocupación del legislador ha sido regular la responsabilidad que asumen los empresarios frente a los usuarios de los aparcamientos públicos, teniendo en cuenta la polémica que tal cuestión ha planteado en los últimos tiempos y que ha tenido su reflejo en una diversidad de criterios



jurisprudenciales totalmente contraria a la seguridad jurídica. Siendo éste el eje central de la norma, lo que en realidad se ha hecho es limitar la responsabilidad del empresario exclusivamente a la restitución del vehículo en el estado en que fue aparcado.

Los usuarios se quejan de que la normativa haya recogido la jurisprudencia menos protectora para el consumidor y exigen una modificación de la Ley que incluya aparcamientos que en un principio han quedado fuera de su ámbito de aplicación, como son los aparcamientos públicos de los centros comerciales, o los gratuitos. ■

DIRECCIONES DE INTERÉS

- ▶ Asociación de Automovilistas Europeos Asociados.
Plaza de España, 18, planta 3.
28008 Madrid.
Tfno. 91 559 49 40
- ▶ Consejo Estatal de Personas con Discapacidad
C/ Agustín de Bethencourt, 4.
28003 Madrid
- ▶ Organización de Consumidores y Usuarios
C/ Milán, 38. 28043, Madrid.
Tfno. 91 300 00 45