

# InDret

## *El contracte d'aparcament de vehicles*

*Notes a la Llei 40/2002 de 14 de novembre*

**Natalia Álvarez Lata**  
**Universitat de la Corunya**

**Working Paper núm: 137**  
**Barcelona, abril de 2003**  
[www.indret.com](http://www.indret.com)

### ***Abstract***

La nova Llei 40/2002, de 14 de novembre, reguladora del contracte d'aparcament de vehicles, pretén cobrir la llacuna legal que afectava a aquests contractes, integrada fins a data d'avui per un important cos jurisprudencial, i, sobretot, pretén incorporar *ex lege* a aquesta modalitat contractual, per a determinats aparcaments, l'obligació de custòdia sobre el vehicle aparcats. Una altra cosa és que ho hagi aconseguit, doncs la tècnica legislativa ha estat bastant deficient, com ja ha posat de relleu doctrina autoritzada. Aquestes notes tenen com a objectiu l'anàlisi d'allò que diu aquella llei, en una visió crítica i comparativa amb la situació anterior. En altres paraules, a les línies que segueixen es mirarà de definir quin és el règim, ja vigent, del contracte d'aparcament de vehicles.

### ***Sumari***

1. **Introducció**
2. **El contracte d'aparcament de vehicles: caràcters**
3. **Contingut del contracte**
  - 3.1 **Obligacions del titular de l'aparcament**
    - a. **La cessió de l'espai per a l'aparcament**
    - b. **La restitució del vehicle i els seus components i l'obligació de guarda i custòdia**
      - b.1. **L'obligació de guarda i custòdia del vehicle i dels seus accessoris: abast material**
      - b.2. **L'obligació de restitució**
    - c. **Altres obligacions**
  - 3.2 **Obligacions de l'usuari**
4. **Règim de responsabilitat**
  - 4.1 **La responsabilitat del titular de l'aparcament**
    - a. **¿Responsabilitat subjectiva o objectiva?**
    - b. **Clàusules d'exoneració o limitació de responsabilitat**
    - c. **L'arbitratge i la mediació com a fórmules alternatives a les reclamacions de danys i perjudicis contra el titular de l'aparcament**
  - 4.2 **La responsabilitat de l'usuari. Garanties del garatgista**

### **Bibliografia**

## 1. Introducció

La recentment aprovada Llei 40/2002, de 14 de novembre, reguladora del contracte d'aparcament de vehicles, constitueix el fruit de la conjunció de les proposicions de llei de diversos grups parlamentaris plantejades durant la setena legislatura, que finalment es van tramitar com a proposició única, amb l'objecte de tipificar el ja denominat per la doctrina i la jurisprudència "contracte d'aparcament", amb la finalitat d'atorgar major seguretat jurídica a una realitat social en alça i especialment problemàtica des de fa temps.

Aquesta Proposició de Llei prové de la unificació, a l'Informe de la Ponència, de les iniciatives amb número d'expedient del Congrés dels Diputats 122/000018 i 122/000061, procedents dels Grups Socialista i Popular i Català, publicades al Butlletí Oficial de les Corts Generals, Congrés dels Diputats, Sèrie B, números 22 (1 a 15) i 70 (1 a 15), preses en consideració pel Ple del Congrés dels Diputats en la seva sessió del dia 16 de maig de 2001, Diari de Sessions número 82.

Així les coses, el contracte d'aparcament de vehicles és, a partir de la Llei, un contracte típic i normativitzat; condició aquesta, per regla general, beneficiosa per a la regulació de les prestacions en massa i per a la protecció dels usuaris (Bercovitz, 2002, 11). Però no és ni molt menys un contracte "nou" o "renovat". Al marge d'algunes novetats molt puntuals i, al meu parer, d'alguns errors que poden frustrar o dificultar els objectius de la pròpia Llei, la norma objecte d'aquest comentari positivitza la doctrina jurisprudencial establerta ja des de fa temps en la resolució de conflictes relatius a la utilització dels *pàrkings* o aparcaments públics (sobre aquesta doctrina, vegeu Álvarez Lata (1996); Espiau Espiau; Mullerat Balmaña (1996); Ballesteros de los Ríos (2000); Herrada Romero (2001); Ferrer Tapia (2001)) - i és que, com la pròpia Exposició de motius de la Llei senyala, "és l'aparcament públic aquell que origina el major grau de conflictivitat i és a aquest específic supòsit al qual aquesta Llei pretén donar resposta". Però no conté canvis significatius respecte la situació anterior ni implica majors garanties per l'usuari de l'aparcament -sinó més aviat al contrari -, amb independència, com es va anticipar, de la que pot suposar la tipificació del propi contracte i de les obligacions d'ambdues parts.

Es tracta d'una Llei de contingut imperatiu, pels supòsits inclosos en ella, segons es dedueix de l'art. 7. El propi precepte integra, en allò no regulat per la Llei, i com a Dret supletori, els pactes que els contractants poguessin efectuar i les normes generals de regulació de les obligacions i contractes. Les fonts del contracte d'aparcament són, per tant, la Llei 40/2002; els pactes entre els contractants, sempre i quan, això sí, no contradiguin o s'oposin a allò establert en ella; i les normes generals relatives a les obligacions i contractes.

La no referència a lleis contractuals de consumidors faria pensar que el contracte s'aparta de la seva configuració com a contracte de consum, tal com ho realitzava la jurisprudència anterior (cfr. STS 22.10.96, RJ 7238). És cert que en cap moment la Llei menciona que l'usuari del *pàrking* ho sigui en sentit tècnic -usuari o consumidor de l'art. 1.2 de la LCU-, tot i que penso que el normal és que així succeeixi (més encara si es té en compte la condició d'empresari de la contrapart). El precedent duu a la conclusió, malgrat l'omissió de l'art. 7, que també són d'aplicació els preceptes de la LCU, operació, d'altra banda, perfectament possible a través de l'art. 1258 CC. Això és important en relació a l'aplicació, v. gr. de la

normativa sobre les clàusules abusives que poguessin ser incorporades al contracte d'aparcament i a les que no es donés resposta –sobre la seva validesa- amb la Llei 40/2002.

## **2. El contracte d'aparcament de vehicles: caràcters**

El contracte d'aparcament de vehicles està delimitat a l'art. 1º de la Llei en els següents termes: “La present Llei estableix el règim jurídic aplicable als aparcaments on una persona cedeix, com a activitat mercantil, un espai en un local o recinte del que és titular, per l'estacionament de vehicles de motor, amb els deures de vigilància i custòdia durant el temps d'ocupació, a canvi d'un preu determinat en funció del temps d'estacionament”.

D'una primera lectura, el judici sobre el precepte és francament negatiu. El legislador no ho va poder fer pitjor en incorporar a l'àmbit d'aplicació de la llei, a la definició del contracte, el contingut del mateix. Em refereixo a la inclusió de l'obligació de custòdia entre els elements definidors del propi contracte. D'aquesta forma, si l'aparcament concret no respon a la configuració de l'art. 1 de la Llei, aquesta modalitat d'aparcament quedarà al marge de la regulació. Essent així, el propi aparcament podria excloure l'aplicació de la normativa si es desmarca *ex ante* d'aquest requisit, simplement advertint que aquell aparcament només inclou la cessió de la plaça i no la custòdia del vehicle, doncs, llavors, ja no serà un aparcament dels definits a l'art. 1. Aquesta interpretació, a més, vindria reforçada per la lletra c) de l'art. 2, que exclou de la llei “qualsevol altres que no reuneixin els requisits de l'art. 1”. Aquesta possibilitat, al meu parer factible a tenor d'aquestes normes (de la mateixa opinió és Carrasco Perera, 2002, 3), tornaria a plantejar el problema que la llei tracta de resoldre, és a dir, la configuració d'aquests aparcaments com a contractes que incloguin l'obligació de guarda i custòdia entre les obligacions del titular dels aparcaments.

Per això, també crec que aquesta interpretació literal ha de ser corregida amb una altra on es busqui l'esperit i finalitat de la llei (art. 3 CC), que és, com senyala la pròpia Exposició de Motius, regular la problemàtica jurídica que comporten els aparcaments públics. Essent això d'aquesta manera, i per un excés d'enveja, el legislador va voler incorporar l'obligació de guarda i custòdia dins el propi concepte de contracte per considerar-la una *obligació essencial* –la redacció entre cometes del deure podria fer referència precisament a què tal deure és inherent a la cessió de l'espai -. Aquesta interpretació es posa de manifest, a més, pels antecedents legislatius (art. 3 CC); a la pròpia tramitació de la llei, l'Informe de la Ponència sobre la proposició de llei reguladora del contracte d'aparcament de vehicles, senyala que a l'art. 1 s'ha incorporat “una referència al deure de vigilància i custòdia del vehicle que correspon al titular de l'aparcament, alhora que es considera com a finalitat pròpia del contracte que es regula” (vegeu “Proposició de Llei 122/000223 reguladora del contracte d'aparcament de vehicles. Informe de la Ponència i nou text resultant de la unificació de les Proposicions de Llei amb números d'expedient 122/00018 i 61”, B.O.C.G., sèrie B, núm. 251-1, p. 2.).

Així les coses, i en síntesi, l'exègesi apuntada: 1º determina considerar l'obligació de guarda com a essencial i, sobretot, evita l'eficàcia de les clàusules delimitadores del contingut del contracte, que, com és sabut, no poden suprimir obligacions que responguin a aquell caràcter; 2º no deixa

sense sentit l'art. 2.c) de la Llei, que limita la seva operativitat a excloure de l'aplicació de la Llei els aparcaments que no compleixin els requisits "materials" de l'art. 1º, és a dir, els aparcaments que no constitueixin activitat mercantil i el preu dels quals no vingui determinat en funció del temps d'estacionament –en puritat, aquest és el concepte legal d'aparcament –.

De tota manera, hagués estat molt millor definir el contracte d'aparcament com aquell on una persona cedeix, com a activitat mercantil, un espai per l'estacionament de vehicle a canvi d'un preu determinat i, posteriorment, incorporar, entre les obligacions del titular de l'aparcament, l'obligació de guarda i custòdia del vehicle amb l'extensió i límits als que fa referència la lletra c) de l'art. 3.1. D'aquesta forma, i per la conjunció de l'art. 7 de la llei, les clàusules o pactes que eliminessin l'obligació de guarda serien nul·les de ple dret.

Amb aquesta puntualització, que desitjo sigui acollida en l'aplicació de la Llei sots pena d'esquivar els seus propis fins, el contracte d'aparcament de vehicles ve qualificat, a la Llei 40/2002, per les següents notes:

1a És un contracte que reuneix com a elements essencials la cessió d'un espai destinat a l'aparcament d'un vehicle a motor i la guarda i custòdia del mateix a canvi d'un preu, fixat proporcionalment segons el temps que s'utilitzi.

Es tracta del que la doctrina i la jurisprudència denominaven "contracte d'aparcament de vehicles" per a diferenciar-lo del "contracte de garatge o pupilatge", on només s'arrendava una plaça de garatge per un espai de temps major sense que existís obligació de guarda. Entre d'altres moltes, vid. SSAP Saragossa 22.1.2001 (AC 114); Valladolid 25.9.2000 (JUR 290183).

2a És un *contracte oneros*; s'exclouen expressament els aparcaments gratuïts (art. 2. b). La gratuïtat presumiria la no mercantilitat de l'activitat; d'altra banda, si és gratuït, les condicions, sobretot la relativa a la guarda i custòdia del vehicle, serien més flexibles.

Vegi's, per exemple, l'argumentació de la SAP Segòvia 31.7.02 (JUR 2002/248057): "En definitiva, la peculiar relació que mediava entre el titular de la concessionària i el propietari del vehicle; les característiques conegudes de la nau que albergava el vehicle, l'absència d'una acreditació de l'abonament de cànon per una o altra part, relativitzen l'obligació de custòdia que implícitament invoca la recurrent, en insistir en l'obligació de restitució; i en qualsevol cas, d'aquella especial relació i coneixement, es deriva que no medià negligència en el titular del concessionari respecte del robatori produït, donada la forma en què succeí, doncs no estava obligat per la relació que el lligava al titular a adoptar majors mesures d'assegurament de la custòdia".

Poden suscitar algun dubte els casos on l'aparcament, malgrat ser realitzat al mateix lloc o recinte, no és abonat directament per l'usuari del mateix. Per exemple, la hipòtesi en què per realitzar una compra per x quantitat en un establiment o centre comercial, es facilita gratuïtament al client l'aparcament durant un període de temps limitat. En aquests supòsits, és clar que aquesta circumstància no pot enervar les obligacions del titular de l'aparcament, doncs, com s'observa, no es tracta en puritat d'un aparcament gratuït sinó del pagament del mateix per un tercer (Bercovitz, 2002, 12).

3a L'activitat desenvolupada pel titular de l'aparcament ha de ser mercantil, de manera que s'exclouen els supòsits on persones físiques o jurídiques arrendin, sense aquell caràcter, un espai per l'aparcament, o ho facin de forma ocasional.

Això no és obstacle per considerar el contracte d'aparcament com un *contracte civil* i no mercantil, naturalesa que, abans de la Llei, mai s'ha posat en dubte per la doctrina o jurisprudència, si bé tampoc s'ha incidit en aquest debat, que s'ha centrat més en la qualificació del contracte com a dipòsit o arrendament o mixt o atípic (Cfr. Díez Soto, 1995, 104; Espiau Espiau i Mullerat Balmaña, 1996, 807; Ballesteros, 2000, 81). El fet que el titular de l'aparcament sigui un empresari no implica la mercantilitat del contracte; a més, seria difícil ubicar-lo entre els actes de comerç de l'art. 2 CCo. De totes maneres, la qüestió resultaria menys problemàtica a la llum de la tipicitat del contracte; tot i així, a l'hora d'integrar el contingut contractual (art. 7) podrien considerar-se cridades, entre les normes generals d'obligacions i contractes, també les del Codi de Comerç –tingui's en compte que l'art. 7 no diu que hagin de ser les del CC-, que, com és sabut, en alguns punts són diferents –responsabilitat del deutor, prescripció de les obligacions...-.

4a L'activitat del titular de l'aparcament ha de configurar-se com a activitat principal; els aparcaments accessoris o dependents d'altres activitats que es realitzin en recintes no es consideren inclosos a la regulació.

Malgrat això, aquesta clàusula ha de ser interpretada d'acord amb la nota 2ª relativa a l'onerositat de l'aparcament. S'hauria de diferenciar, en altres paraules, si l'aparcament, malgrat ser annex, v. gr. al centre comercial o a l'hotel, suposa un cost addicional al client d'aquells serveis principals. Tingui's present, a més, que sovint, l'aparcament, tot i ubicar-se com a accessori a l'altre servei, funciona amb caràcter autònom, en el sentit de què no només el client del principal pot accedir a ell sinó que qualsevol persona podria aparcar el seu vehicle en aquests recintes a canvi de la tarifa corresponent. Si és així, no hi ha motiu per excloure aquestes hipòtesis del règim d'aquesta Llei – de fet s'ha d'apuntar que l'aplicació ja ha estat acceptada pels aparcaments d'algunes grans superfícies comercials (v. gr. El Corte Inglés), que han assumit voluntàriament la responsabilitat del garatgista regulada a la Llei, en cartells d'anuncis -. Només si l'aparcament opera veritablement com a funció annexa a la principal i, per tant, també des d'un pla econòmic, en el sentit que el servei d'aparcament va inclòs a les taxes del principal, llavors podria estar justificada l'exclusió del supòsit de la regulació–aquesta semblaria, a més, la tendència de la jurisprudència anterior a la Llei (cfr. SSAP Almeria 1.3.2002 (AC 973); Biscaia 6.2.2002 (JUR 113124); Madrid 14.3.2001 (JUR 159223)-).

### **3. Contingut del contracte**

#### *3.1. Obligacions del titular de l'aparcament*

##### *a. La cessió de l'espai per a l'aparcament*

“Facilitar a l'usuari un espai per a l'aparcament del vehicle” es constitueix en la primera obligació del titular de l'aparcament (art. 3.1.a). Aquest extrem mereix poques consideracions; potser s'ha d'advertir que l'espai ha de ser suficient per l'estacionament del vehicle –com ja ho va fer alguna

sentència (cfr. SAP Madrid 3.10.87, *L.L.*, 1987, 578)- i que pot ser determinat o indeterminat, segons les condicions convingudes.

#### b. La restitució del vehicle i els seus components i l'obligació de guarda i custòdia

Juntament a l'obligació de cedir l'espai per l'aparcament, la Llei atribueix al titular de l'aparcament la de "restituir al portador del justificant, en l'estat en què fos lliurat, el vehicle i els components i accessoris que estiguin incorporats funcionalment –de manera fixa i inseparable- a aquell i siguin habituals i ordinaris per la seva naturalesa o valor, en el tipus de vehicle que es tracti" (art. 3.1.c). El fet que la restitució s'hagi de realitzar en l'estat en què el vehicle fou lliurat, i no simplement en el que es trobi, significa que sobre l'empresari recau el deure de guarda i custòdia del vehicle aparcant, o de vigilància i custòdia, com ja indica expressament l'art. 1 de la Llei en definir el propi contracte d'aparcament.

És per això, doncs, que el titular de l'aparcament està subjecte a dos obligacions diferents: la de guarda i custòdia del vehicle i d'alguns (o tots, com es veurà) dels seus components i la de restitució d'aquests béns a l'usuari. No obstant, també és cert que aquesta última es sol considerar –per exemple, al dipòsit (cfr. art. 1766 CC)- no com una obligació autònoma sinó com la natural conseqüència del cessament de la guarda o de la manca de títol per posseir que recau sobre el dipositari, aquí el titular de l'aparcament, un cop li hagi estat reclamada la *res deposita*, en aquest supòsit, pel portador del justificant (cfr. Sánchez Aristi, 2001, 1999, i la doctrina allà citada). En tot cas, amb la finalitat d'un anàlisi més pormenoritzat, es diferenciarien ambdues obligacions.

#### b.1. L'obligació de guarda i custòdia del vehicle i dels seus accessoris: abast material

Amb diferents fonaments, l'obligació de guarda i custòdia del titular de l'aparcament ha constituït l'eix de la construcció jurisprudencial del contracte d'aparcament. Actualment, la Llei 40/2002 reafirma la tesi de la jurisprudència i la doctrina majoritàries en acollir l'obligació de guarda entre les del garatgista, amb l'extensió que després s'analitzarà.

En efecte, des de fa dos dècades una copiosa jurisprudència menor i també alguna resolució del TS (en especial, vid. STS 22.10.96, RJ 7238) entén que en aquest tipus de serveis de *parking*, el titular té l'obligació de vigilar el vehicle estacionat i, per tant, de restituir-lo a l'usuari en l'estat en què hagués estat dipositat. Més encara, l'obligació no es desdibuixa en els casos, bastant freqüents, on el garatgista exclou, en cartells o anuncis, la custòdia del vehicle. Sobre aquest cos jurisprudencial i els seus fonaments, cfr. Ballesteros, 2000, 111-129; Espiau Espiau, 1996, ; Álvarez Lata, 1996, 23-34.

L'obligació de guarda, que es prolonga al llarg del temps de durada del contracte, fins a la restitució de l'objecte, exigeix una actitud del deutor respecte de la cura i conservació de la cosa en l'estat en què es va deixar, que es projecta, no directament sobre la cosa dipositada, sino indirectament sobre el lloc on s'hagi ubicat (Sánchez Aristi, 2001, 1999). Això significa, en relació a la hipòtesi analitzada, i encara que la Llei no ho digui, que el garatgista haurà de desplegar l'activitat de vigilància que, d'acord amb la diligència concreta que exigeixin les circumstàncies, portin al bon compliment de dita obligació d'acord amb la seva naturalesa (cfr. art. 1104 CC), com

poguessin ser la col·locació de dispositius de seguretat, l'existència de vigilants, etc. O, d'altra forma, en connexió amb l'obligació de restituir que recau sobre ell, el titular de l'aparcament estarà obligat a realitzar tots els actes necessaris per poder restituir la cosa en les condicions en què li fou lliurada.

Pel que fa a l'*extensió material* de dita obligació de guarda, aquesta arriba, llevat pacte en contrari, només al vehicle pròpiament dit i alguns dels seus components i accessoris. Respecte aquests, la Llei ha utilitzat un criteri que, si es compara amb la jurisprudència que ha construït el contracte d'aparcament, resulta francament restrictiu. Segons l'art. 3.1.c) l'empresari només respondrà dels elements que siguin habituals –d'acord amb el vehicle que es tracti- i que es trobin incorporats funcionalment i de forma fixa i inseparable a aquell. El precepte, a més, per evitar altres interpretacions, fa una especial referència a alguns dels més polèmics: “en tot cas, els accessoris no fixes i que es poden extreure, com radiocassetes i telèfons mòbils, hauran de ser retirats pels usuaris, no imposant, en el seu defecte, al titular de l'aparcament la responsabilitat sobre la restitució” (art. 3.1.c) paràgraf 2º).

Pel contrari, la línia jurisprudencial majoritària anterior a la Llei considerava que no només els fixes sinó també els elements separables s'inclouïen en l'obligació de guarda i custòdia, sempre que uns i altres fossin considerats, funcionalment, accessoris típics del vehicle, excloent-se, per tant, aquells objectes inusuals o clarament aliens al vehicle (en aquest sentit, cfr. SSAP Madrid 16.1.2001, JUR 88839; Toledo 7.11.2001, JUR 72016 –segons aquesta última resolució no són inusuals, per ex., les robes d'abric, les ulleres de sol o les cintes de música-). No obstant, s'aprecia també una línia jurisprudencial rellevant que va més enllà a l'hora de delimitar l'abast objectiu de l'obligació de custòdia, per fer respondre al titular de l'aparcament d'altres objectes que contingui el vehicle, sempre que s'acrediti la seva existència i que el propietari hagués desplegat una diligència adequada pel que fa a la seva ubicació (en el maleter, per ex.). És el cas de la recent SAP de Pontevedra 26.5.2002 (JUR 2002/195360): “L'obligació de custòdia i vigilància del vehicle no resulta separable de la de vigilància dels objectes que es troben al seu interior, doncs el compliment d'aquella suposa, de manera necessària, el d'aquesta; de manera que incomplida l'obligació de vigilància (que resulta, no només de la mateixa producció del dany i de la sostracció objecte de la present litis, sinó també del propi reconeixement de la recurrent de què al seu aparcament no existia cap persona amb funcions de vigilància) no cap limitar la responsabilitat derivada del mateix només al continent (el vehicle i els seus accessoris) sinó que s'ha d'incloure el contingut (els efectes que es troben al seu interior)”. En sentit similar, vid. SSAP Saragossa 17.4.2002 (AC 755); Madrid 20.11.2000 (JUR 90177); Balears 9.4.99 (AC 4850); Castelló 17.2.99 (AC 318); Barcelona 15.1.99 (AC 141).

No obstant, és possible, d'acord amb l'actual règim legal, estendre l'obligació de custòdia a d'altres elements que contingui el vehicle i, fins i tot, als efectes introduïts per l'usuari dins el mateix, sempre que s'hagi fet una declaració per part del client i l'empresari accepti aquesta responsabilitat. Aquests aparcaments han d'informar d'aquest “servei especial” a l'exterior dels mateixos. L'art. 3.2 contempla aquesta possibilitat en els següents termes: “Els titulars dels aparcaments que disposin d'un servei especial per a això, podran acceptar i responsabilitzar-se també de la restitució d'altres accessoris diferents dels assenyalats al primer paràgraf de l'apartat 1.c) d'aquest article, així com dels efectes, objectes o ensers introduïts per l'usuari al seu vehicle, quan: A) Hagin estat expressament declarats per l'usuari a l'entrada de l'aparcament i el responsable accepti la seva custòdia. B) L'usuari observi les prevencions i mesures de seguretat que li siguin indicades, inclosa la de l'aparcament del vehicle o el dipòsit dels efectes en la zona o lloc que estigués habilitat a l'efecte per a la seva vigilància”.



## b.2. L'obligació de restitució del vehicle

L'obligació de restitució del vehicle i dels accessoris sobre els que es projecti, en el seu cas, la guarda i custòdia, s'haurà de complir pel titular de l'aparcament en el moment en què el portador del justificant d'entrada ho requereixi. Posi's de relleu que la devolució del vehicle es farà, en principi, a qui lliuri el *tiquet* de l'aparcament –i en aquestes condicions es considerarà complerta l'obligació –, independentment d'altres circumstàncies, com, per exemple, que el portador resulti efectivament l'usuari de l'aparcament (és a dir, el “dipositant”) o, per suposat, el propietari del vehicle. El garatgista no assumeix, per tant, el risc derivat de què qui retiri el vehicle –i portador del justificant- no sigui just posseïdor del títol.

Amb tot, també està legitimat per retirar el vehicle aquell que acrediti el seu dret sobre el vehicle, en cas d'extraviar-se el justificant. Així les coses, el titular de l'aparcament haurà de restituir-lo quan quedi suficientment acreditat, a judici del primer.

La restitució es realitzarà en el moment en què ho exigeixi el portador del justificant; no obstant, això s'ha de matisar amb la correlativa obligació d'aquest de pagar la tarifa corresponent i amb la garantia real que s'enerva a favor d'aquell en cas que no es realitzi el pagament. En aquest cas, quan no concorri el previ pagament del cànon de l'aparcament (cfr. art. 4. a), el titular no està obligat a restituir el vehicle, podent prendre'l com a garantia del deute, tal com es veurà. Tanmateix, això ha de ser valorat d'acord amb les normes que regulen el funcionament de l'aparcament de què es tracti, en particular dels horaris d'aquest, que, *ex art. 3.1.d)* podran ser fixats lliurement per l'aparcament, però respecte els quals ha de donar complida informació a l'usuari.

En definitiva, el compliment de l'obligació de restitució del titular de l'aparcament s'acota, raonablement, en funció de tres paràmetres: l'exhibició del justificant o, en el seu defecte, del títol acreditatiu suficient del dret sobre el vehicle; el previ pagament del servei d'aparcament; i les regles de funcionament del *pàrking*.

## c. Altres obligacions

De les que es citen a continuació, les dues primeres obligacions són concrecions d'una de més genèrica d'informació i documentació contractual; la darrera, del deure de qualsevol empresari de disposar d'un llibre de reclamacions, en raó de la garantia dels drets dels usuaris.

- Lliurar un justificant o resguard de l'aparcament, amb expressió del dia i hora de l'entrada, si és determinant per la fixació del preu, de la identificació del vehicle i de si l'usuari fa lliurament o no al responsable de les claus del vehicle (art. 3.1.b).

Pot resultar paradoxal que sigui aquesta –l'obligació de què al justificant del *pàrking* aparegui la identificació del vehicle- una de les principals novetats que, respecte la situació anterior, suposa la nova Llei d'aparcaments. Això implicarà una inversió econòmica important en els aparcaments per adequar

les seves instal·lacions i, ben segur, la repercussió de dita inversió al consumidor pujant les tarifes dels aparcaments. En tot cas, es constata, per ara, l'incompliment sistemàtic de tal obligació.

- “Indicar de manera fàcilment perceptible els preus, horaris, i les normes d’ús i funcionament de l’aparcament que podran establir lliurement” (art. 3.1.d). Evidentment, la informació sobre els preus i horaris de l’aparcament és necessària en ordre a incorporar aquest extrem a la reglamentació contractual. Si fos d’una altra manera, no quedaria incorporada al contracte (cfr. art. 5 LCGC). Es tracta, en realitat, de requisits que atenen l’oferta pública (Ballesteros, 2000, 67).

Alhora, el precepte conté una referència a les tarifes dels aparcaments, molt rellevant, doncs amb ella es liberalitzen els preus pels aparcaments de concessió pública, que, fins a data d’avui, havien de consultar els preus amb l’ajuntament. A partir de la llei, s’unifica el règim de llibertat tarifària per a tots els aparcaments públics, la qual cosa segurament es demostrï en una tendència alcista .

- “Disposar de formularis de reclamacions” (art. 3.1.e).

### *3.2. Obligacions de l’usuari*

Per la seva part, l’usuari està obligat, principalment a l’abonament del preu fixat a l’aparcament, que ha de realitzar prèviament a la retirada del vehicle, com a contraprestació al servei utilitzat (art. 4.a) de la Llei 40/2002).

Altres obligacions de l’usuari, que podrien catalogar-se d’accessòries, són les següents, numerades al citat art. 4:

- “Exhibir el justificant o resguard de l’aparcament o acreditar en cas que s’extraviés el seu dret sobre el vehicle per procedir a retirar-lo”. Com ja s’ha vist, la legitimació per exigir la restitució del vehicle –i dels components sobre els que, en el seu cas, compregui la guarda- es vincula al lliurament del justificant de l’aparcament, la qual cosa pressuposa, com es podia desprendre de la jurisprudència anterior a la Llei, un deure de l’usuari de conservar el tiquet de l’aparcament, en tant que acredita l’entrada a l’aparcament d’un vehicle indeterminat - ara, ja serà determinat donada l’obligació del titular d’individualitzar el vehicle- (Ballesteros, 2000, 103).

Evidentment, la Llei contempla la possibilitat que aquell s’extraviï; en aquest cas, l’usuari o la persona que pretengui la restitució hauran d’acreditar el seu “dret sobre el vehicle”. L’exhibició de la documentació del mateix, que demostrï el dret de propietat o un altre dret (lloguer de cotxe...) o la tinença de les claus del mateix, poden ser algunes de les maneres d’acreditar aquell extrem, que, no obstant, hauran de ser valorats pel titular de l’aparcament en ordre al lliurament de l’automòbil. Tot i això, el titular no podrà oposar-se a la restitució en cas que el subjecte que la pretén demostrï fefaentment la propietat del mateix o un altre dret sobre ell.

- Pel cas que l’aparcament disposi del “servei especial” de custòdia d’altres efectes o accessoris del vehicle i en el supòsit on l’usuari el contracti –hipòtesi de l’art. 3.2- aquest haurà de “declarar [...] els accessoris especials i ensers introduïts al vehicle; estacionar i dipositar-los, en el seu cas,

als llocs i amb les mesures indicades a l'efecte, i observar la resta de prevencions establertes per a aquests casos pel titular de l'aparcament”.

- I, en general, l'usuari està obligat a “seguir les normes i instruccions del responsable de l'aparcament respecte l'ús i seguretat del mateix, dels seus empleats i usuaris”. Es tracta, juntament amb l'anterior, d'obligacions relatives al “deure de col·laboració” que recau sobre l'usuari de l'aparcament –i sobre el contractant en general- i que ja havia estat subratllat per la jurisprudència i la doctrina especialistes (Ballesteros, 2000, 101).

#### ***4. Règim de responsabilitat***

##### *4.1. La responsabilitat del titular de l'aparcament per incompliment total o parcial de les seves obligacions*

L'art. 5.1 senyala que el “titular de l'aparcament respondrà tant front l'usuari com el propietari del vehicle, pels danys i perjudicis que respectivament els ocasioni l'incompliment total o parcial de les obligacions previstes a la llei”. Són diversos els punts de comentari que ofereix aquesta responsabilitat.

La norma citada no s'esgota òbviament els remeis jurídics que poden connectar-se amb la contravençió de les obligacions establertes a la Llei. D'entre aquests s'han de destacar: la responsabilitat administrativa del garatgista, quan l'incompliment constitueixi una infracció d'aquesta índole (cfr. art. 34 LCU, en especial nús. 5, 8 y 9); i, al marge de l'acció de nul·litat contractual individual (art. 10 bis LCU y art. 9 LCGC), la possibilitat de control abstracte que pot plantejar-se a través de l'acció de cessació d'utilització de clàusules abusives o de condicions generals nul·les que lesionin els interessos dels usuaris (art. 10 ter LCU, introduït per la Llei 39/2002, de 28 d'octubre i art. 12 LCGC).

L'art. 5.1 de la Llei tampoc esgota la responsabilitat civil del titular de l'aparcament, quan es tracta de danys que poguessin succeir en el recinte i que no siguin exactament danys contractuals. Així, per exemple, caigudes d'usuaris degudes a taques d'oli (SAP Balears 17.1.2002, JUR 96883), danys a vehicles produïts per rampes lliscants (SAP Múrcia 10.10.2002, AC 2284) o per col·lisions amb elements perillosos dins el pàrking (SAP Màlaga 8.7.2002, JUR 24386) són hipòtesis que la jurisprudència reconduïx a l'art. 1902 CC.

##### *a. ¿Responsabilitat subjectiva o objectiva?*

L'omissió de qualsevol referència a la culpa de l'agent o a les causes d'exoneració de la seva responsabilitat planteja la determinant qüestió de si el titular de l'aparcament respon pels danys produïts per l'incompliment de les seves obligacions en tot cas o només a les hipòtesis generals de responsabilitat del deutor. És a dir, si la seva responsabilitat és objectiva o subjectiva.

Una interpretació literal de l'art. 5.1 de la Llei conduiria a la primera solució. És possible que el legislador, en ometre qualsevol referència a la culpa del titular de l'aparcament, vulgui agreujar el règim de responsabilitat del deutor en el contracte d'aparcament. Això suposaria que qualsevol incompliment de l'obligació de restitució -“restituir [...] en l'estat en què li fou lliurat, el vehicle i els components i accessoris...”- i, per tant, el lliurament del vehicle en un altre estat i, per

suposat, el no lliurament, fos quina fos la seva causa, determinaria la responsabilitat del garatgista. Així les coses, el titular de l'aparcament respondria inclòs en els casos de força major (Carrasco Perera, 2002, 3).

No obstant, s'ha d'advertir que la responsabilitat objectiva no és l'opció que ha estat assumida, fins el moment, per la jurisprudència que ha desenvolupat el contracte d'aparcament. Pel contrari, la majoria de les sentències defensen el caràcter subjectiu de la responsabilitat del titular, en aplicació –donada la seva naturalesa contractual- dels arts. 1101 i concordats del CC. La culpa és requisit que fonamenta la imputació al titular del garatge per la major part de les resolucions. Sobre això, vid. Álvarez Lata, 1996, 35-42.

Si es té en compte aquesta orientació jurisprudencial, si es porta a col·lació allò establert a l'art. 7 de la Llei, que remet, en allò no regulat, a les normes generals d'obligacions i contractes, i, finalment, si es considera que allò transcrit a l'art. 5 necessita d'integració en relació al criteri d'imputació, allò més raonable és sostenir que la responsabilitat del titular de l'aparcament és subjectiva, aplicant-se les normes generals de la responsabilitat del deutor. Des d'aquesta perspectiva, el titular respondria en els casos d'incompliment o compliment defectuós o compliment morós de les seves obligacions si actués amb dol o negligència (art. 1101 CC), entesa aquesta última com a l'*omissió de la diligència deguda*, d'acord amb la naturalesa de l'obligació i de la resta de circumstàncies de persona, temps i lloc (art. 1104 CC).

En particular, pel que fa a la responsabilitat per incompliment de l'obligació de guarda i custòdia –i correlativament de la de restitució -, que, d'altra banda, constitueixen les hipòtesis més freqüents de responsabilitat del garatgista, s'ha de portar a col·lació, per entendre quan el deutor ometria la diligència deguda, allò senyalat al desenvolupar aquella obligació. Com es va exposar *supra*, l'obligació de guarda exigeix, pel titular del garatge, desplegar totes les activitats que, d'acord amb l'objecte custodiat i la resta de les circumstàncies, siguin necessàries per garantir la conservació i posterior restitució del vehicle. Així les coses, si el titular de l'aparcament no va desenvolupar els mecanismes que previsiblement suposarien la provocació d'un dany –això sí, de l'evitable -, respondria front l'usuari. Com es pot observar, això determina que l'àmbit de la responsabilitat (subjectiva) de l'agent es configuri de manera amplia, encara que, està clar, sempre extraient els casos constitutius de cas fortuït o força major, que donat el seu caràcter subjectiu funcionarien com a causes d'exoneració de responsabilitat. Cas fortuït que no serà, per regla general, el robatori del vehicle (vid. SAP Madrid 28.11.2000, JUR 73233; SAP Asturias 26.7.2002, JUR 253857) o la “desaparició inexplicable del mateix” (SAP Barcelona 22.4.2002, AC 1137), si es constata l'entrada del cotxe al garatge, ni, en alguns casos, l'incendi a l'aparcament –si es constitueix en un supòsit previsible i evitable i es compleixen les mesures de seguretat (vid. SAP Oviedo 26.10.94, *R.G.D.*, 1996, 1361)-.

#### *b. Clàusules d'exoneració o limitació de responsabilitat*

Com no podia ser d'altra manera, les clàusules d'exoneració o de limitació de responsabilitat no són vàlides. L'art. 7, amb una redacció gens usual, vindria a declarar ineficaços els pactes de modificació del règim de responsabilitat establert a la llei: “Respectant, en tot cas, allò establert a

la present llei, els aparcaments es regeixen, en el seu defecte, per la voluntat de les parts i supletòriament per allò disposat a les disposicions generals de les obligacions i contractes i pels usos del lloc”.

En aquest sentit, la llei es converteix en imperativa per negar la virtualitat dels pactes –o millor dit, de les clàusules que generalment imposaven els garatgistes- que pretenguin l'exclusió del seu contingut en relació a la responsabilitat, com, d'altra banda, ja ho venia realitzant la jurisprudència mitjançant l'ús d'altres expedients jurídics - en especial, l'ant. art. 10 LCU i, més recentment, l'art. 10 bis i la disp. adic. 1<sup>a</sup> (clàusula 10<sup>a</sup>) LCU (sobre aquesta qüestió, cfr. Álvarez Lata, 1996, 43-48)-. Tot això amb la salvetat que, al meu parer, es pot realitzar d'acord amb la interpretació que vam exposar en iniciar aquest comentari. I és que, des d'una interpretació literal dels arts. 1 i 2.4 de la Llei, seria viable la declaració del garatgista en el sentit d' excloure el seu aparcament del règim de la llei, a través de les denominades “clàusules de delimitació del contingut del contracte”, que, per a allò que ara ens interessa, complirien una funció similar a les clàusules d'exoneració de responsabilitat, no permetent l'aplicació de la Llei –i, per tant, del règim de responsabilitat- a aquell aparcament. Una altra cosa és que, com també s'ha dit, una interpretació finalista de la norma condueixi a descartar aquesta postura.

La ineficàcia afecta a les clàusules que siguin contràries al règim legal de responsabilitat; és a dir, a les exoneracions o limitacions parcials de la responsabilitat del garatgista per l'obligació de restitució del vehicle o dels seus elements incorporats funcionalment de manera fixa a aquest o, en el cas que s'hagi pactat la modalitat de l'art. 3.2, les que facin referència als elements accessoris de l'automòbil o a aquells que aquest contingui i es trobin sota la custòdia del titular del pàrking. Però són vàlides, perquè la Llei ja ho disposa, les que afecti a aquests elements accessoris si no s'ha optat pel règim especial del precepte mencionat.

*c. L'arbitratge i la mediació a com fórmules alternatives a les reclamacions de danys i perjudicis contra el titular de l'aparcament*

El art. 5.4 de la Llei adverteix expressament a l'usuari de la possibilitat de sol·licitar, a les reclamacions de danys i perjudicis contra el titular de l'aparcament, la mediació i l'arbitratge de les Juntes Arbitrals de Consum, d'acord amb allò disposat a la Llei 36/1988, de 5 de desembre, de Arbitratge. Si ho fa així, l'arbitratge i la mediació es converteixen en fórmules obligatòries per l'empresari.

Així les coses, l'usuari –en la seva condició de consumidor- pot optar pel procediment arbitral, amb els avantatges que això suposa (major rapidesa en la resolució del conflicte, absència de formalitats, gratuïtat, entre d'altres). Pel que fa al tipus de controvèrsies que poden ser sotmeses a arbitratge, la Llei senyala que ho seran les reclamacions de danys i perjudicis de l'usuari contra el titular de l'aparcament (és a dir, els danys contractuals). Pot plantejar-se la possibilitat que també s'elevin a arbitratge altres reclamacions, per exemple demandes de responsabilitat extracontractual, en el cas que ara ens ocupa, del propietari del vehicle i no de l'usuari-contractant del servei d'aparcament pels danys en aquell. El fet que la Llei 40/2002 parli d' “usuari” i, tanmateix, que la Llei d'Arbitratge exclou aquestes reclamacions de l'àmbit objectiu

de l'arbitratge de consum, en exigir el vincle contractual entre el consumidor reclamant i l'empresari, determinaria que el propietari hauria d'iniciar el procediment judicial corresponent.

La mediació es presenta com una altra possibilitat de resolució extrajudicial de conflictes. Més desenvolupada a l'àmbit familiar, últimament s'ha projectat en l'empresarial o el de consum i ja són molts els centres creats per la mediació de conflictes entre empresaris o entre empresaris i consumidors –les mateixes juntes arbitrals de consum també actuen com a mediadores, que seran, a més, a qui haurà de sol·licitar-se la mediació per les hipòtesis de la Llei 40/2002-. La mediació, a diferència de l'arbitratge, es tradueix en una solució consensuada de les parts al conflicte, gràcies a la presència i ajut del mediador –a diferència, en aquest cas de la transacció -: el mediador intenta aproximar les posicions i fins i tot proposar un acord, sense que en cap moment es pretengui la imposició d'una solució al conflicte (Barona Vilar, 1999, 176). Els avantatges de la mediació coincideixen amb les de l'arbitratge –reducció de costos, celeritat en la solució del conflicte, presència d'un subjecte, generalment professional, pe ajudar a la solució- i fins i tot les supera, donat sobretot el caràcter consensuat de la resolució del conflicte –sobre aquestes, i el seu principal inconvenient, relatiu, als casos d'obligatorietat de la mateixa, a l'asimetria d'informació, cfr. Salvador Coderch, 2002, 16-17-.

#### 4.2. La responsabilitat de l'usuari del vehicle. Garanties del garatgista

Correlativament a la responsabilitat del titular de l'aparcament, la Llei estableix la responsabilitat de l'usuari del *parking* front l'empresari i la resta d'usuaris pels danys i perjudicis que els causi per incompliment dels seus deures o imperícia en la conducció del vehicle dins el recinte. Barreja aquí el legislador dos qüestions diverses: la responsabilitat contractual de l'usuari –que seria la que en puritat hauria de regular, i tampoc faria falta: un cop fixades les seves obligacions és clar que respon en cas d'incompliment- i la responsabilitat extracontractual del mateix pels danys causats a tercers en l'aparcament, que tampoc hauria de mencionar ja que seguirà les regles generals de l'art. 1902 CC i de la LRCSVM.

Si la responsabilitat establerta no té en sí particularitats (té lloc per incompliment de les obligacions establertes), és necessari comentar el sistema de garanties al que es vincula, que pot fer dubtar sobre la veritable finalitat de la Llei (¿protegir l'usuari?). En aquest sentit, la responsabilitat de l'usuari queda garantida, front el titular de l'aparcament:

- Per la solidaritat que *ex lege* s'estableix amb el propietari del vehicle (quan no coincideix amb l'usuari); d'aquesta forma usuari i propietari són responsables solidaris front l'empresari o tercers dels perjudicis causats pel primer –s'entén, per la conducció del vehicle a l'aparcament- (art. 5.3). Com s'ha afirmat (Bercovitz, 2002, 13), el precepte esdevé en gran part inútil, doncs dita solidaritat ja es consagra a l'art. 1º LRCSVM, que és aplicable a la circulació als aparcaments i garatges (*ex art. 3 RRCSVM*). Potser, l'única virtualitat de la norma sigui excloure la solidaritat en el cas que l'aparcament s'hagués fet amb lliurament de les claus del vehicle al responsable de l'aparcament (art. 5.3 *in fine*).

- Pel dret de retenció que es crea a favor de l'empresari sobre el vehicle en garantia del pagament del preu de l'aparcament, dret que "tindrà front qualsevol persona". Es tracta de la configuració *ex lege* d'un dret de retenció a favor del garatgista que el faculta per continuar en la possessió de la cosa i refusar la restitució fins que no li sigui abonat el preu –i, en el seu cas, els interessos o les despeses- però, com és sabut, no té poder de realització del valor dels béns (Díez-Picazo, 1996, 410). Com succeiria en general en el dret de retenció, la seva eficàcia aquí és *erga omnes* –així ho senyala expressament l'art. 5.3 de la Llei 40/2002- la qual cosa significa que la facultat del creditor és una excepció que pot ser al·legada front tot aquell que reclami la restitució –en el cas concret, també front el propietari del vehicle quan no coincideixi amb el deutor -.

L'eficàcia *erga omnes*, que es predica del dret de retenció –en general- per senyalar que pot ser oposable a qualsevol que reclami la restitució, és negada per algunes opinions que entenen que la seva eficàcia s'ha de circumscriure a les parts de la relació obligatòria. En tot cas, allò que no determina aquella eficàcia *erga omnes* és la qualificació del dret de retenció com a dret real, doncs el titular no té aquell dret de la reipersecutorietat ni tampoc gaudeix de preferència o privilegi especial front la resta de creditors. Aquestes afirmacions, admeses per la generalitat de la doctrina, són, en canvi, contradites en algun pronunciament del TS que, pel cas del dret de retenció del mandatari (art. 1730 CC), va més enllà i reconeix la naturalesa real del dret (sobre totes, STS 7.7.87, RJ 5185); així les coses aquell dret es traduiria en una garantia legal pignoratícia amb tots els efectes del dret real, entre d'altres, la facultat d'alienar les coses objecte del mandat, amb la preferència dels arts. 1922.2º i 1926.1º CC.

### **Bibliografía**

Natalia ÁLVAREZ LATA (1996), "Construcción jurisprudencial del contrato de aparcamiento de vehículos", *Aranzadi Civil*, nº 11, octubre 1996, pp. 11-49.

María BALLESTEROS DE LOS RÍOS (2000), *El contrato de aparcamiento*, Pamplona, Cuadernos Aranzadi, nº 6.

Silvia BARONA VILAR (1999), *Solución extrajudicial de conflictos. "Alternative dispute resolution" (ADR) y Derecho procesal*, Valencia, Tirant lo Blanch.

Rodrigo BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO (2002), "Aparcamientos", *Aranzadi Civil*, nº 15, diciembre 2002, pp. 11-14.

Ángel CARRASCO PERERA (2002), "Aparcamientos: una superfluidad normativa", *Actualidad Jurídica Aranzadi*, nº 557, diciembre 2002, p. 2.

Luis Díez-PICAZO Y PONCE DE LEÓN (1996), *Fundamentos de Derecho civil patrimonial*, 5ª ed., Madrid, Civitas.

Carlos Díez SOTO (1995), *El depósito profesional*, Barcelona, Bosch.

Santiago ESPIAU ESPIAU y Ramón MULLERAT BALMAÑA (1996), “Relaciones contractuales de hecho y contratos de adhesión: notas para el estudio del contrato de aparcamiento público”, *Revista de Derecho Privado*, noviembre 1996, pp. 787-814.

Belén FERRER TAPIA (2001), “Algunas reflexiones sobre el contrato de aparcamiento de superficie. Comentario a la STS de 8 de abril de 1999”, *Revista de Derecho Patrimonial*, nº 7, 2001, pp. 207-218.

Rafael Ignacio Herrada Romero (2001), *El contrato de garaje*, Madrid, Edersa.

Pablo SALVADOR CODERCH (2002), “ABC de la transacción”, *InDret 4/2002*.

Rafael SÁNCHEZ ARISTI (2001), “Comentario al art. 1766”, en Bercovitz (coord.), *Comentarios al Código Civil*, Pamplona, Aranzadi.