



doctrina

El alcance del concepto de "hecho de la circulación" y la cobertura del seguro obligatorio, según la doctrina el TJUE: Su colisión con el derecho interno español

Javier Bezanilla Sánchez
Abogado

Resumen

La Sentencia TJUE de fecha 4 de Septiembre del 2014, interpreta de forma homogénea, lo que debe entenderse, como un hecho de la circulación y, por tanto, el alcance de la cobertura de los seguros obligatorios de responsabilidad civil de vehículos de motor en la UE.

La interpretación hecha por el TJUE implica la consideración de hecho de la circulación, amparado por el seguro obligatorio, la utilización de un vehículo conforme a su función habitual.

Dicha interpretación colisiona con el contenido de los artículos 2.1 y 2.2 del Reglamento del Seguro Obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor español.

La conclusión de este trabajo propone la modificación de los referidos preceptos legales, con el fin de dar cabida a la interpretación del TJUE que amplía el ámbito de cobertura del aseguramiento obligatorio de vehículos a motor, que contempla la legislación española.

Palabras Clave

Hecho de la circulación, vehículos de motor, seguro obligatorio, responsabilidad civil, accidente de circulación.

ABSTRACT

The Judgment of the Court of Justice of 4 September 2001 interprets, in a homogeneous way, what must be understood as a fact of circulation and, therefore, the scope of compulsory motor vehicle liability insurance coverage in the EU.

The interpretation made by the CJEU implies the de fact consideration of the movement, covered by compulsory insurance, the use of a vehicle according to its usual function.

This interpretation conflicts with the content of articles 2.1 and 2.2 of the Regulation of Compulsory Insurance of civil liability in the circulation of Spanish motor vehicles.

The conclusion of this work proposes the modification of the aforementioned legal precepts, in order to accommodate the interpretation of the CJEU that extends the scope of coverage of compulsory insurance of motor vehicles, which contemplates Spanish.

Keywords

Made of the circulation, motor vehicle, compulsory insurance, civil liability, road accident.

1.- INTRODUCCIÓN.

Lo que debe entenderse por "hecho de la circulación", a los efectos de la cobertura de seguro de suscripción obligatoria de vehículos de motor -en adelante SOA-, ha sido objeto de análisis por parte de la doctrina y la jurisprudencia, desde hace años.

Esto ha obligado a la jurisprudencia, tanto menor, como del Tribunal Supremo, ha pronunciarse, de forma casuística, sobre este extremo, cubriendo las lagunas que el concepto legal de "hecho de la circulación" dejaba.

Los problemas interpretativos abrían distintos frentes, planteando dudas sobre si el SOA debería otorgar cobertura a un accidente, en función de sí merecía la consideración de "hecho de la circulación" o no.

Para ello ha sido preciso, con el paso de los años, que la jurisprudencia se haya tenido que pronunciar sobre supuestos tales como, si el incendio de un vehículo estacionado merecía la consideración de "hecho de la circulación", si era preciso que el vehículo estuviera en movimiento para que pudiera incluirse en dicho concepto, si el lugar en el que ocurre el hecho es determinante para que se considere un hecho cubierto por el SOA,...

La íntima conexión entre el concepto de hecho de la circulación, y la cobertura del SOA, hace que resulte de la máxima importancia que haya un mínimo de seguridad jurídica, y unidad de criterio, a la hora de interpretar el alcance del concepto "hecho de la circulación".

No son pocos los casos que han sido rehusados por las Aseguradoras, que no han atendido las reclamaciones de los perjudicados por un accidente de circulación, rechazando sus consecuencias al entender que el hecho del que derivaba el daño, no tenía relación con la circulación de vehículos de motor, y no daba lugar a la obligación resarcitoria por parte de la Compañía de Seguros.

Si a ello se añade que, en la actualidad, el acceso a la segunda instancia en el orden civil, en el proceso español, está limitado a los procedimientos cuya reclamación económica supere los 3.000 euros, muchos son los asuntos que se resolverán en una única instancia, sin posibilidad de acudir a recurso alguno, lo que exige un nivel de certeza mayor, a la hora de dar respuesta a los distintos supuestos.

Por ello, resultaba urgente que se diera contenido a lo que debe considerarse como un hecho de la circulación, a los efectos de la obligación de indemnizar a las víctimas con cargo al SOA.

La Sentencia de la Sala Tercera del Tribunal de Justicia de la Unión Europea -en adelante TJUE-, de fecha 4 de Septiembre del 2.014 (ECLI: EU: C: 2014: 2146), ha venido en sentar las bases de lo que debe considerarse objeto de la cobertura del SOA, al concretar lo que debe entenderse como hecho de la circulación.

La propia Sentencia a la que nos referimos, ya advierte de la diferente interpretación que se da al concepto de "hecho de la circulación" en las distintas legislaciones de los Países la Unión Europea. Esta diferencia de interpretación interfiere en el derecho a un trato igual para todas las víctimas de accidentes de circulación, además de provocar, en función de la interpretación que se adopte del concepto "hecho de la circulación", que no se de cumplimiento a la exigencia de la plena indemnidad de las víctimas.

A este riesgo no es ajeno el derecho español que, en concreto, mantiene una definición legal rígida de lo que debe considerarse "hecho de la circulación", recogida en el artículo 2 del Reglamento de Seguro Obligatorio en la Circulación de Vehículos de Motor -en adelante RSORCCVM-, e incluyendo supuestos concretos que se excluyen de dicha consideración.

La Sentencia del TJUE de fecha 4 de Septiembre del 2.014, pone fin a cualquier controversia o duda, sobre lo que debe entenderse por "hecho de la circulación" amparado por el SOA.

Sin embargo, y a pesar de haber transcurrido más de dos años desde el dictado de la citada resolución, ninguna modificación se ha acometido del texto legal español, que mantiene la redacción anterior a la misma.

A pesar de la importante reforma acometida en el sistema de indemnización para víctimas de accidentes de circulación del año 2015, en concreto con la aprobación de la Ley 35/2015, ningún cambio se ha realizado en este sentido.

La intención del presente estudio es poner en valor la resolución del TJUE que, al ampliar el concepto de "hecho de la circulación", introduce una interpretación que colisiona directamente con la legislación española vigente, de modo que hay que

entender que el contenido del artículo 2 del RSORCCVM es contrario a dicha interpretación, y es exigible su modificación.

Además, cabe esperar que las resoluciones de los Juzgados y Tribunales españoles, a pesar de la no modificación legal del concepto de "hecho de la circulación" apliquen la doctrina del TJUE, y amplíen el alcance de la cobertura del seguro obligatorio de vehículos de motor a otros supuestos que, hasta este momento, se entendían fuera de la cobertura de dicho aseguramiento.

Al avanzar en el presente estudio, quedará puesta de manifiesto la importancia que la sentencia del TJUE de fecha 4 de Septiembre del 2.014 despliega en la legislación española, y como puede dar lugar a reclamaciones de víctimas de accidentes de circulación, con amparo en la doctrina que emana de la misma, así como que se dicten resoluciones judiciales con base en dicha Sentencia, y en contradicción con la legislación vigente.

Se impone la necesidad de acometer una reforma legal del RSORCCVM, en cuanto a lo que debe considerarse "hecho de la circulación" a los efectos de la cobertura del SOA, para evitar distorsiones entre lo que prevé el legislador, y por don-

de puedan discurrir las resoluciones judiciales, y las pretensiones de Las víctimas.

2.- LA DOCTRINA QUE EMANA DE LA SENTENCIA DE LA SALA TERCERA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE UNIÓN EUROPEA DE 4 DE SEPTIEMBRE DEL 2.014.

La Sentencia de la Sala Tercera del TJUE, de fecha 4 de Septiembre del 2.014, resolvió la petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal Supremo de Eslovenia, respecto del recurso interpuesto por el Sr. Vnuk, frente a la sentencia de segunda instancia que desestimó el recurso interpuesto, contra la sentencia de primera instancia que desestimaba la demanda interpuesta por el Sr.Vnuk contra la Aseguradora Zavarovalnica Triglav.

La demanda interpuesta por el Sr. Vanuk, frente a la Aseguradora, reclamaba el pago de una indemnización de 15.944´10 euros por daños no patrimoniales, más intereses, derivados de la caída que sufrió cuando, en una era, se encontraba subido a una escalera, y ésta fue derribada por un tractor – asegurado en la citada Entidad- que, con el fin de colocar una pacas de heno, circulaba marcha atrás por el patio de una granja.

La demanda fue desestimada en primera y en segunda instancia, argumentando el órgano jurisdiccional de segunda ins-







tancia, que la póliza de seguro obligatorio de circulación de automóviles, cubría el perjuicio causado por la utilización de un tractor como medio de transporte, pero no el ocasionado por la utilización de un tractor como maquinaria de trabajo o como medio de remolque.

El Sr. Vanuk, en su recurso, alegaba que el concepto "utilización de un vehículo en la circulación" no podía estar limitado a la circulación por vías públicas.

Así las cosas al TJUE se le plantea, por parte del Tribunal remitente del asunto, que las Directivas relativas al seguro obligatorio (Primera, Segunda, Tercera y Cuarta) se referían a conceptos tales como "circulación", "circulación vial", "usuarios de las vías públicas", pero sin precisar qué debía entenderse por circulación de vehículos y cuál debía ser el criterio a este respecto.

Con estas premisas, el Tribunal Supremo de Eslovenia, plantea la cuestión prejudicial al TJUE, relativa a si es posible entender que el seguro obligatorio únicamente cubre los daños causados por un vehículo en el ámbito de la circulación vial, o si, por el contrario, cubre cualquier daño que esté relacionado de cualquier forma con la utilización o funcionamiento de un vehículo, con independencia de que la situación pueda no definirse como un hecho de la circulación.

La Sentencia del TJUE ya advierte que la traducción del apartado 1 del artículo 3 de la Primera Directiva (Directiva 72/166/CEE de 24 de Abril de 1.972), en las distintas versiones lingüísticas, presenta divergencias.

En concreto distingue las traducciones que como en francés, español, griego, italiano, neerlandés, polaco y portugués, hacen referencia a la obligación de cubrir la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos, dando a entender que esa obligación de aseguramiento –e indemnizatoria a las víctimas, añadido yo- se refiere únicamente a los accidentes causados en el ámbito de la circulación vial.

Por el contrario, las versiones, inglesa, búlgara, checa, estonia, letona, maltesa, eslovaca, eslovena y finesa, de esa misma disposición, hacen referencia al concepto "utilización" de vehículos, sin más referencia.

Por su parte, las versiones danesa, alemana, lituana, húngara, rumana y sueca hacen referencia, de modo más general, a

la necesaria suscripción de un SOA, que garantice la responsabilidad civil resultante de la utilización o del funcionamiento de un vehículo, con independencia de que el hecho se produzca o no en ámbito de la circulación vial.

El TJUE acude a la necesidad de una interpretación uniforme de las normas de la Unión Europea, salvando las diferencias lingüísticas, interpretando la norma en función de la estructura general y finalidad de la misma.

A esto se añade, la necesidad de garantizar que las víctimas de accidentes causados por vehículos de motor reciban un trato comparable, sea cuál sea el lugar de la Unión Europea en que tenga lugar la ocurrencia de un accidente, así como dar cumplimiento al objetivo de protección de las víctimas.

Por todo ello el TJUE concluye que *no puede considerarse que el legislador de la Unión haya deseado excluir de la protección conferida por esas Directivas (Directivas Primera a Cuarta relativas al seguro obligatorio) a los perjudicados por un accidente causado por un vehículo con ocasión de su utilización, si ésta es conforme con la función habitual de dicho vehículo.*

Y así el Tribunal termina declarando, y sentando como doctrina, que *en el concepto de "circulación de vehículos" se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo, para terminar diciendo que puede estar comprendida en ese concepto la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor.*

Esta doctrina interpreta el contenido del artículo 3.1 de la Primera Directiva, cuyo tenor literal es

"Cada Estado miembro adoptará todas las medidas oportunas, sin perjuicio de la aplicación del artículo 4, para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio, sea cubierta mediante un seguro."

De este modo el término "circulación de vehículos", en la legislación española debería incluir, a la luz de esta doctrina, la utilización, y no sólo la circulación, de un vehículo conforme a su función habitual.

A la vista de esta doctrina, como veremos a continuación, la legislación española sobre la materia, que no ha sido objeto

de modificación a la luz de esta resolución, choca con el contenido de esta resolución, y va a obligar, como podremos comprobar, si no es objeto de reforma, a que los Juzgados y Tribunales, por aplicación directa de esta doctrina, interpreten en cada caso lo que es objeto de cobertura en el SOA, incluso en contradicción, en algunos casos, con lo que hasta ahora se había venido admitiendo.

3.- EL "HECHO DE LA CIRCULACIÓN " EN EL DERECHO ESPAÑOL. EL CONTENIDO DEL ARTÍCULO 2 DEL RSORCCVM, APROBADO POR REAL DECRETO 1507/2008, DE 12 DE SEPTIEMBRE.

En primer lugar conviene reproducir, en lo que afecta al presente trabajo, el contenido de la normativa española vigente, a los efectos que nos ocupan, no incluyendo el número tercero del precepto, por no afectar al contenido de lo que es objeto del presente estudio.

Y así, el artículo 2 del RD 1507/2008 define lo que debe entenderse por "hecho de la circulación", con referencia a tres exclusiones expresas.

"Artículo 2. Hechos de la circulación.

1. *A los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en este Reglamento, se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.*
2. *No se entenderán hechos de la circulación:*
 - a) *Los derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción del seguro especial previsto en la disposición adicional segunda.*
 - b) *Los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de desplazamiento de esos vehículos por las vías*

o terrenos mencionados en dicho apartado cuando no estuvieran realizando las tareas industriales o agrícolas que les fueran propias. En el ámbito de los procesos logísticos de distribución de vehículos se consideran tareas industriales las de carga, descarga, almacenaje y demás operaciones necesarias de manipulación de los vehículos que tengan la consideración de mercancía, salvo el transporte que se efectúe por las vías a que se refiere el apartado 1.

c) Los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, tales como los recintos de puertos o aeropuertos”.

Conforme recoge la doctrina y la jurisprudencia, se viene considerando (BADILO, 2015:350; REGLERO, 2007:161) que para poder definir un “hecho de la circulación” hay que acudir a factores tales como el vehículo que interviene, la actividad que están destinados a desempeñar, y el lugar en que acaece el hecho dañoso.

Sin embargo, tales elementos, no han arrojado ninguna certeza sobre lo que deba entenderse por “hecho de la circulación”, y mucho menos ha generado seguridad jurídica en la víctimas de accidentes de circulación que, en numerosas ocasiones, tienen que acudir a la interpretación de los Juzgados y Tribunales, y a la consideración que éstos puedan hacer de cada caso concreto.

Así lo entienden algunos autores cuando afirman que *analizar si estamos o no ante un hecho de la circulación va a ser una cuestión no exenta de cierto grado de complejidad* (DE DIOS, 2012:10)

En el derecho español la interpretación de lo que debe entenderse por “hecho de la circulación”, a los efectos de la cobertura del SOA ha generado, y sigue generando, una gran cantidad de artículos doctrinales, y de jurisprudencia del Tribunal Supremo, y de Audiencias Provinciales, en muchos casos contradictorias.

Según refiere MAGRO (2010) para que un hecho pueda ser considerado de la circulación, a los efectos de la cobertura del contrato de seguro, deben concurrir, *un elemento instrumental, es decir, la necesaria intervención de un vehículo de motor, un elemento espacial, ya que el hecho debe tener lugar en garajes y aparcamientos, vías o terrenos públicos o privados aptos para la circulación, urbanos o inter-*

urbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común (con exclusión de los recintos de puertos y aeropuertos) y un *elemento funcional, ya que el hecho debe derivar del riesgo creado por la conducción de vehículos a motor* (con las excepciones expresas a las que ya se ha hecho referencia anteriormente, respecto las pruebas deportivas y las tareas agrícolas o industriales).

Eso ha venido dando pie a numerosas posturas interpretativas, a falta de un texto legal más explícito, generadoras de sentencias contradictorias, en función del criterio que maneje el Juzgado o Tribunal que tiene que resolver el supuesto.

Podemos decir que existe una postura restrictiva, como la mantenida por VELASCO (2010), que vincula, el que un hecho pueda considerarse como de la circulación, al movimiento, es decir, a la necesidad que el vehículo esté en movimiento, incluyendo las detenciones o paradas propias de la circulación, por vías consideradas aptas, amparándose en la doctrina del Tribunal Supremo fijada en la Sentencia de 2 de Diciembre del 2.008.

Esta postura excluye de la consideración como hecho de la circulación, el incendio de un vehículo estacionado –que causa daños a terceros-, apertura de una puerta de un vehículo estacionado, que golpea a una bicicleta, y que causa lesiones y daños, accidente producido por una caída en el acceso a un autobús, para iniciar un trayecto o un viaje –al considerarse un hecho anterior al desplazamiento o transporte-,....

Y, por otro lado, existe una postura amplia, que sustenta, por ejemplo SOLAZ (2010), que afirma que *resulta indiferente que el resultado dañoso o lesivo acontezca como consecuencia directa de la circulación de un vehículo, como que los daños del mismo provengan de la incidencia en su marcha de agentes externos.*

Este criterio, sin desconocer la regla general, que exige que el vehículo esté en movimiento, admite como hecho de la circulación otro tipo de supuestos, que entienden inherentes a la circulación de un vehículo, como es la parada durante un trayecto, las lesiones causadas a terceros por la apertura de puertas del vehículo, o causadas a los ocupantes de un autobús por movimientos bruscos de su conductor, incluso, como recoge PERALES (2010), los daños producidos a terceros, con motivo del incendio de un vehículo parado



y desconectado, y sin persona al volante, teniendo su origen en el mecanismo interno del vehículo.

Esto ha obligado a que el contenido legal haya tenido que ir siendo interpretado, y modelado, por la jurisprudencia, con el riesgo real de sentencias contradictorias y respuestas distintas a supuestos idénticos.

3.1. La interpretación de la jurisprudencia.

Sin duda, la interpretación de los Juzgados y Tribunales ha evolucionado desde posiciones rígidas, a posiciones más flexibles, y más dirigidas a la protección de las víctimas, ampliando el criterio de lo que debe entenderse por "hecho de la circulación", y llenado de contenido el precepto legal, incluso modificando criterios e interpretaciones anteriores.

En concreto, y en el sentido apuntado y sin ánimo de ser exhaustivo, hay que hacer referencia, por ejemplo, a la Sentencia de la Sala Civil del Tribunal Supremo

de fecha 6 de Febrero del 2.012 (Recurso 977/200) de la que fue Ponente el **Sr. XIOL Ríos**, que vino en rectificar anteriores criterios jurisprudenciales, afirmando que *el estacionamiento o aparcamiento de un vehículo merece la consideración de hecho de la circulación, por extenderse esta situación a cualquiera que derive del uso del vehículo (FJ 3º)*. Y, yendo más allá, esta misma resolución considera que *el objeto de aseguramiento obligatorio debe comprender, además del ligado a su desplazamiento, también el eventual riesgo que para terceros puede derivar de su incendio (FJ 3º)*.

De este modo, en esta resolución, el Tribunal Supremo, recoge dos situaciones que deben entenderse objeto de la cobertura del SOA, a saber: el riesgo derivado del estacionamiento y el del incendio del vehículo, incluso estando aparcado. Y así el Tribunal Supremo modifica el criterio que mantenía, reflejado en la Sentencia de fecha 2 de Diciembre del 2.008, en el que vinculaba el hecho de la circulación, ob-

jeto de la cobertura del SOA, a aquellos supuestos en los que el vehículo está en movimiento.

Pero la resolución a la que nos venimos refiriendo, del año 2.012, en la que se resuelve la responsabilidad con cargo al SOA, de los daños ocasionados por un camión que se incendia, cuando estaba estacionado en un lugar destinado a operaciones de carga y descarga, afecta de lleno a lo que es objeto de este trabajo. Y decimos que tiene relación directa, porque ya en esa Sentencia del año 2.012, el Alto Tribunal, adelantaba, en parte, la doctrina de la Sentencia de TJUE que es la base de estas líneas, al afirmar que *el incendio sobrevino cuando se encontraba estacionado en el lugar destinado a la realización de operaciones de carga y descarga del mismo, consustanciales a su condición de vehículo de transporte de mercancías.*

De este modo, la afirmación recogida en la Sentencia del Tribunal Supremo, *relativa a la realización de operaciones consustanciales a su condición de vehículo de transporte de mercancías*, tiene directa relación con la doctrina sentada por el TJUE, cuando hace referencia a *la utilización de un vehículo conforme a su función habitual.*

Ambas resoluciones dejan en un segundo plano el lugar en el que ocurre el hecho, poniendo en valor la función habitual o consustancial del vehículo, para entender que el hecho que ocurre ha de considerarse hecho de la circulación y, por tanto, amparado por el SOA.

A partir de esta interpretación han sido muchas las Sentencias que han optado por superar la postura restrictiva, que relacionaba el hecho de la circulación con el movimiento del vehículo, y se viene admitiendo el estacionamiento, y la parada, como hechos de la circulación.

Y así, por ejemplo, la Sentencia de fecha 21 de Julio del 2.014 de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de Vitoria, consideró hecho de la circulación, la caída de un pasajero al resbalar por las escaleras húmedas de la lluvia, al descender de un autobús, aun cuando el vehículo estaba detenido, considerando el mismo, como un hecho de la circulación amparado por el SOA (en el mismo sentido la Sentencia de fecha 21 de Septiembre del 2.015 de la Audiencia Provincial de Zaragoza -Sentencia 155/2015-).

Por tanto, cabe concluir de lo dicho hasta aquí, que el inmovilismo del legislador, a

la hora de redefinir el concepto de hecho de la circulación, objeto de cobertura del SOA, está siendo cubierto por las distintas interpretaciones jurisprudenciales, aún cuando ello supone un riesgo, para aquellos asuntos que son resueltos sin opción a una segunda instancia, y que pueden encontrarse con otras interpretaciones contrarias a las que hemos analizado.

En este sentido, puede citarse la Sentencia de la Sección 3ª de la Audiencia Provincial de Santa Cruz de Tenerife de fecha 31 de Octubre del 2.008, que no considera hecho de la circulación, aquellos hechos que tienen lugar cuando el vehículo no está en marcha, ni en funcionamiento ninguno de sus mecanismos.

Sin ánimo de ser exhaustivo, al existir numerosas sentencias en un sentido u otro, sí nos ha servido este somero análisis para conocer la situación jurisprudencial, y poder conocer las numerosas contradicciones y posturas enfrentadas que existen, a la hora de considerar un hecho como de la circulación, amparado por el SOA.

3.2. Las exclusiones legales del artículo 2.2. del RD 1507/2008.

Es el artículo 2.2 del RD 1507/2008, como ya hemos dicho, el que recoge aquellos hechos que no se consideran "hechos de la circulación". Recordando que dejamos de lado los hechos considerados dolosos, que no se ven afectados por la sentencia que analizamos del TJUE, podemos decir que las otras tres exclusiones legales, tienen su razón de ser por la actividad que desarrolla el vehículo y/o el lugar en el que tiene lugar el accidente.

Esto da lugar, en la práctica aseguradora, a que determinados vehículos, por la actividad a la que se dedican, tengan suscritos dos contratos de seguro. Uno de ellos es el SOA, al que nos venimos refiriendo, y un segundo aseguramiento, que es el referido a la responsabilidad civil de la explotación, es decir, de la actividad industrial que desarrolla el vehículo.

Este es otro aspecto que genera una gran conflictividad, ya que es preciso saber, en muchos casos, cuando termina la cobertura del SOA, es decir, cuando el vehículo ha empezado a desarrollar una actividad que ya no puede considerarse hecho de la circulación.

Por eso, interesa analizar los tres supuestos, cuyo estudio hemos propuesto a la luz de la Sentencia del TJUE de fecha 4 de Septiembre del 2.014, y como afecta a

los distintos aseguramientos, y hasta dónde alcanzaría cada uno.

3.2.1. Hechos derivados de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos destinados o habilitados para dichas pruebas.

Es evidente que la participación en la prueba deportiva no puede considerarse como hecho de la circulación, ya que estas pruebas se refieren a vehículos que son utilizados para una función que no tiene relación con la circulación habitual de los vehículos de motor. De este modo, no hay duda que la interpretación que hace el TJUE, y lo que debe entenderse por la función habitual de un vehículo, no supone obstáculo alguno a que se siga manteniendo esta exclusión, y que no se considere hecho de la circulación, la participación en una prueba deportiva.

Dicha prueba deportiva que, además, se rige por normas diferentes a las propias de la circulación de vehículos de motor por vías convencionales, deberá tener suscrito un seguro especial para ese tipo de actividad.

No ocurre lo mismo, como afirma **BADILLO** (2015; 356) si la prueba deportiva es ilegal o clandestina en una vía pública, en cuyo caso cualquier responsabilidad que se derivara, sí tendría amparo en la cobertura del SOA del vehículo interviniente.

3.2.2. Hechos derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas.

Mayor problema plantea este supuesto, a la vista de la Sentencia del TJUE de fecha 4 de Septiembre del 2014.

La doctrina y la jurisprudencia española son muy variadas, y en muchos casos da respuestas contradictorias frente a hechos aparentemente idénticos.

Es cierto que hay vehículos que, por sus especiales características, tienen perfectamente delimitado en que momento el hecho en el que intervienen es de la circulación, y en qué momento deja de tener tal consideración, para pasar a ser una tarea industrial.

Para ello, en numerosas ocasiones, la jurisprudencia acude al lugar en el que ocurre el hecho, de modo que si es una vía de circulación habitual de vehículos, tiende a entender que estamos ante un hecho de la circulación, amparado por el SOA, por el contrario, si el lugar en el que tiene lugar, no se considera apto para la circulación de vehículos, entonces se tiende a entender

que es un hecho no de la circulación, sino de la actividad industrial. En otros atiende al momento en que la actividad que desarrolla no tiene relación con la circulación, sino con una actividad industrial.

Sin embargo, si acudimos a la interpretación del TJUE hay vehículos que, conforme a su *función habitual* no pueden desvincular la circulación de su actividad.

Como la casuística puede ser muy amplia, nos vamos a servir de algunos ejemplos que, a nuestro entender, y con el criterio del TJUE, evitan cualquier duda

- a) El supuesto de una máquina barredora, o de un camión de limpieza viaria que lanza agua en la calzada.

Este tipo de vehículos realizan la función que le es habitual y propia, mientras circulan por la vía pública, y no es posible, por su propia naturaleza, deslindar la circulación de la actividad que desarrollan, por lo que con amparo en el concepto función habitual, cualquier hecho que tenga lugar mientras realizan dicha actividad, debería ser considerado hecho de la circulación amparado por el SOA.

- b) El supuesto de un camión de recogida de basura o de los contenedores de reciclaje, supone uno de los casos en los que será difícil deslindar el momento en el que termina la circulación, y comienza la actividad industrial.

A la vista del contenido de la resolución del TJUE, ¿debe entenderse que la función habitual de un vehículo de estas características, es cualquier hecho que pueda ocurrir en el desarrollo de su actividad?

Parece evidente que un camión de recogida de basura tiene como función habitual la circulación, la carga y descarga de contenedores de basura, tras su vaciado en el interior del mismo. Y, un camión de recogida de contenedores de reciclaje, tiene como función habitual el desplazamiento a los puntos de recogida, la detención y el alzado mediante una grúa de dichos contenedores, para su vaciado en el interior y, una vez vacío, su colocación en su posición original.

No cabe pensar en que ninguno de esos dos vehículos pueda tener otro uso o utilidad, por lo que su función habitual no puede ser otra.

Si a ello unimos que la finalidad que persigue el legislador de la Unión, como re-

coge la propia Sentencia del TJUE, es la *protección a los perjudicados por un accidente causado por un vehículo con ocasión de su utilización, si ésta es conforme con la función habitual de ese vehículo*, parece que en este tipo de casos el término "utilización para su función habitual" excede el término de la legislación española, que sólo hace referencia al "riesgo derivado de la conducción", siendo más amplio el utilizado por el TJUE y, por ende ampliando el contenido de la legislación española.

A idéntica conclusión podría llegarse en el caso de la utilización de carretillas de obra, toros de carga,... y otro tipo de maquinaria matriculada que, además de circular, realizan trabajos en la vía pública, y son susceptibles de causar daños, como consecuencia de su utilización para la función que le es habitual.

- c) Tampoco pueden dejarse de lado los supuestos de camiones y vehículos de motor que circulan por vías públicas pero que, además, realizan funciones de carga y descarga de la mercancía en muelles de carga y recintos cerrados de empresas.

Sin duda, mientras están circulando, cualquier hecho que ocurra debe entenderse como de la circulación. Sin embargo, mayores problemas plantea cuando esa circulación se produce dentro de zonas acotadas para la carga y descarga de mercancía.

En este sentido, y siguiendo el criterio de la Sentencia del TJUE, y del Tribunal Supremo español, en la ya citada Sentencia de fecha 6 de Febrero del 2.012, las maniobras del camión, o vehículo industrial para situarse en los muelles de carga y descarga, al tratarse de maniobras propias de la naturaleza y condición del vehículo, han de considerarse hechos de la circulación, amparados por el SOA.

Incluso, y acudiendo al caso analizado por el Tribunal Supremo de España, en la citada sentencia, la parada y detención de ese vehículo -en la sentencia que se cita, el camión estando parado en la zona de carga y descarga, se incendia- debe considerarse como un hecho de la circulación.

Siguiendo el criterio expuesto, hasta este momento, sólo las estrictas operaciones de carga y descarga del camión o vehículo industrial, quedarían al mar-

gen de la cobertura del SOA y no tendrían la consideración de "hecho de la circulación".

- d) La realización de tareas agrícolas es la cuestión que directamente trata la sentencia del TJUE de fecha 4 de Septiembre del 2.014, y que nos hace insistir en lo expuesto para vehículos industriales.

Ni siquiera el lugar en el que tiene lugar el hecho, puede excluir de la consideración de hecho de la circulación, a las responsabilidades que se derivan de la circulación de un vehículo agrícola (tractor, cosechadora,...).

No es el lugar de ocurrencia, ni el carácter de agrícola el que determinará que un hecho quede amparado por el SOA del vehículo, y no el seguro de responsabilidad civil de la explotación, sino si su utilización ha sido conforme a su función habitual.

De este modo, el acceso a una era, a una granja, a una zona acotada de siembra,... deben entenderse como propios de su función habitual, y ello hasta el momento en que se inician los trabajos, de modo que el vehículo pierde tal función, para ser una maquinaria de trabajo, momento a partir del cuál será el aseguramiento de la responsabilidad civil de la explotación, el que deberá responder de cualquier hecho que ocurra.

En este punto, y a modo de conclusión, interesa traer a colación la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal Supremo de España de fecha 25 de Enero del 1.984 (Sentencia núm., 258/1984) que enlaza perfectamente con el contenido de la Sentencia analizada del TJUE, cuando afirma que *los términos "lugar transitable" y "transitar", cuando se refieren a vehículos de motor han de entenderse en relación a sus caracteres, condiciones y, sobre todo, a las funciones para las que fue creado y está destinado a cumplir cada modelo; B) la máquina-vehículo en cuestión, es una excavadora (moto-trailla) que estaba destinada a realizar trabajos de nivelación en una finca propiedad del actor-recurrido; C) resulta por tanto evidente, que las tierras objeto de nivelación constituyen a los efectos de la circulación de este tipo de vehículos y de las funciones por los mismos a desarrollar, el lugar o medio idóneo para conducir, llevar o trasladar de un lugar a otro los mismos,..."*

3.2.3. Los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, tales como los recintos de puertos o aeropuertos.

Esta es otra excepción de cobertura que, a la vista del contenido de la Sentencia del TJUE, carece de sentido en la legislación española.

El motivo es más que evidente, ya que dentro de los recintos portuarios y aeroportuarios, circulan vehículos, cuya función habitual –y podría decirse que única- es la circulación.

Es más, en las pistas de los aeropuertos hay vehículos que sólo se dedican a llevar personal a los aviones, o pasajeros, no tienen ninguna otra función y que, sin duda, muchos de ellos podrían circular por vías de circulación convencionales.

Por si este argumento no pareciera suficiente, las pistas de los aeropuertos –en concreto- tienen carriles de circulación, señalizaciones de tráfico, cruces regulados con señalizaciones de preferencia...

De nuevo, no parece que esta exclusión encuentre acomodo en la interpretación del TJUE.

Sin duda, existen otros vehículos que circulan por puertos y aeropuertos que, además de circular, realizan otro tipo de funciones de carga y descarga. En ese caso, cuando termine la función habitual, cuál es la circulación, y desarrollen otra función, será el momento en que podrá entenderse que las consecuencias de su actuación, no queden amparadas por el SOA.

En la legislación española, antes de la reforma del año 2.008, este aspecto estaba sujeto a la interpretación que ahora hacemos, existiendo colisiones entre vehículos, dentro de estos recintos, que se atendían con cargo al SOA, al considerarse un hecho de la circulación.

Por tanto, salvo en los casos de maquinarias especiales o lugares de restringido acceso, que en este tipo de recintos existen, entendemos que cualquier hecho derivado de la utilización de un vehículo de motor, amparado por el SOA, y que es utilizado conforme a su función habitual, deberá entenderse amparado por el referido seguro, y el incidente o accidente en que intervenga, como un hecho de la circulación.

4.- BREVE REFERENCIA A LA INFLUENCIA DE LA DOCTRINA DEL TJUE, EN LA ACCIÓN DIRECTA DEL PERJUDICADO EN ACCIDENTES TRANSFRONTERIZOS.

En este punto, conviene hacer referencia a la Sentencia del TJUE de fecha 23 de Octubre del 2.012, relativa a la cobertura del seguro que garantiza la responsabilidad civil de vehículos de motor, (ECLI:EU:C:2012:656), y que afirma que *se desprende asimismo de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia que los Estados miembros deben ejercer sus competencias en este ámbito respetando el Derecho de la Unión y que las disposiciones nacionales que regulan la indemnización de los siniestros que resulten de la circulación de los vehículos no pueden privar a las Directivas Primera, Segunda y Tercera de su efecto útil.*

Esto supone, conforme apuntan **IRIARTE/CASADO** (2013;130) que *el asegurador podrá oponer aquellas circunstancias que trascienden del ámbito de cobertura de la póliza y que, por tanto, suponen una extralimitación del riesgo cubierto por ésta, y entiende que serían oponibles por el asegurador, las circunstancias tales como que concurre una exclusión "ex lege" de cobertura, como por ejemplo, que el siniestro se ha producido al margen del fenómeno circulatorio o que el accidente ocurrió fuera del ámbito de cobertura del seguro obligatorio del automóvil.*

Por tanto, la aplicación de la legislación española, en los actuales términos, determina que determinados supuestos no tengan la consideración de "hecho de la circulación" y que queden fuera del ámbito de cobertura del seguro obligatorio, en contra de lo que ha resuelto el TJUE, con el riesgo de que la aplicación del derecho nacional en el ejercicio de una acción directa, genere un perjuicio en la víctima de un accidente transfronterizo.

Esta situación es contraria al sentido de otra Sentencia del TJUE de fecha 30 de Junio del 2.005 (ECLI:EU:C:2005:417), que pretende evitar es que los Estados miembros puedan, con la aplicación e interpretación de sus normativas *limitar a determinadas circunstancias la indemnización de los daños sufridos por los ocupantes que hayan sido víctimas de una accidente de tráfico, que es precisamente lo que las citadas Directivas pretenden evitar.*

Por tanto, y siguiendo a **IRIARTE/CASADO** (2013;139) en supuestos transfronterizos

podría producirse una *inadaptación en los resultados*, de modo que, en función de si el hecho tiene la consideración de "hecho de la circulación" amparado por el SOA del vehículo, o no, según la legislación interna del Estado, la aseguradora del riesgo circulatorio daría, o no, cobertura al hecho.

Pero no sólo daría lugar al problema de la inadaptación, sino al trato distinto de las víctimas en función del derecho al que se sometieran dentro de la Unión Europea, lo que sería contrario al derecho a recibir un trato igual, y se perjudicaría el derecho de aquéllas a ser resarcidas, perjudicando la protección que la normativa de la Unión Europea les concede a través de las Directivas aprobadas en este ámbito.

Conviene llamar la atención sobre las consecuencias que se derivan, en los supuestos del ejercicio de la acción directa en un accidente transfronterizo, para los perjudicados por un hecho de la circulación.

En aplicación del Convenio de La Haya de 4 de Mayo de 1.971, la ley aplicable en este tipo de acciones, según exponen **IRIARTE/CASADO** (2013; 110), en la mayoría de los supuestos, será la de la residencia habitual común, siempre que no exista el pacto de someterse a una ley en concreto (no es lo habitual en un contrato de aseguramiento obligatorio de vehículos a motor), o que pueda aplicarse -también de forma excepcional- la ley del lugar de ocurrencia del daño-.

La aplicación de la ley habitual común evita que algunas víctimas puedan verse perjudicadas por la aplicación de la ley interna de otro país de la Unión, pero no es descartable que un accidente de circulación, pueda generar perjuicios para nacionales de más de un país miembro, con lo que podría generarse una evidente situación de desigualdad, en la aplicación del derecho interno de cada una de las víctimas.

Esta circunstancia puede concurrir con la actual ley española, pero quedaría salvado cualquier trato desigual si se adoptara una modificación legal en los términos que proponemos, en aplicación de la doctrina sentada por el TJUE.

5.- Conclusión.

Hemos podido comprobar que la jurisprudencia española, así como la doctrina, han tenido una labor ingente a la hora de

completar, y dar sentido al término "hecho de la circulación", y a lo que debe entenderse por tal, a los efectos de identificar cuáles han de entenderse amparados por el SOA de los vehículos de motor.

Esta tarea, que el legislador ha dejado en manos de los Juzgados y Tribunales, así como de la doctrina, ha venido generando buen número de sentencias contradictorias, así como dando lugar a un grave perjuicio a las víctimas de accidentes de circulación que, en bastantes ocasiones, no han encontrado resarcimiento en el SOA del vehículo responsable de sus lesiones o daños.

Es evidente que urge la modificación de la legislación española, en concreto del artículo 2 del RSORCCVM, tanto en su apartado primero, como en las exclusiones que contiene el apartado segundo.

No puede atenderse al criterio del lugar o terreno en el que tiene lugar el hecho, ni vincular que el hecho tenga cobertura del SOA, en función del tipo de vehículo del que se trate, o las funciones que desempeñe.

Tampoco parece admisible que dentro de los países que conforman la Unión Europea, haya países que vinculan la responsabilidad derivada de un accidente de circulación a la utilización o funcionamiento de un vehículo de motor, y otros a la circulación de un vehículo de motor, como en el caso de España, lo que, sin duda, supone una interpretación mucho más restrictiva, y que viene en perjudicar a unas víctimas de accidentes de circulación, respecto de otras, dentro de la Unión Europea.

Esto exige que el criterio sentado por el TJUE, lleve a un cambio en la legislación española, de modo que la misma acomode la cobertura del SOA, a los hechos de la circulación, considerando éstos *los derivados de la utilización de un vehículo de motor, conforme a la función habitual de dicho vehículo*.

Esta definición, además, no resulta ajena a la tradición jurisprudencial española, ya que como recoge **Soto** (1972; 308) la Audiencia Territorial de Albacete en Sentencia de fecha 5 de Noviembre de 1.969, afirmó que *respaldado el vehículo palacargadora por el correspondiente certificado del Seguro Obligatorio, y constituyendo función esencial de aquélla el desenvolverse y transitar fuera de las vías públicas por razón del cometido que le es propio, resultaría paradójico y contradictorio que,*

de un lado, viniesen tales vehículos sujetos a la formalización del Seguro Obligatorio y, de otro, se apartase de la función social característica del mismo, dejando de proyectar sus efectos indemnizatorios sobre víctimas y perjudicados, so pretexto de que el luctuoso acaecer ha tenido lugar en terrenos de propiedad privada, en donde, normalmente, se hallan tales vehículos, desempeñando el trabajo de carga y extracción que les caracteriza. Y termina indicando la referida resolución que, para identificar, los lugares transitables han de tenerse muy en cuenta las características del vehículo determinante del sector topográfico donde está llamado a circular.

Y ello conecta con la Sentencia de fecha 25 de Febrero de 1.970 de la misma Audiencia Territorial de Albacete que entiende que es necesario *entender e interpretar con generoso criterio de comprensiva amplitud el concepto legal de lugar transitable, considerándosele todo aquél susceptible de ser ocupado por vehículo motorizado y no sólo en función de tránsito, sino de acceso, reparación, aparcamiento, carga, vaciado o cualquier análoga actividad.*

Por tanto, sólo cabe pensar que, con el paso de los años, se ha producido una involución en la interpretación del alcance de la cobertura del SOA, en perjuicio de las víctimas de accidentes de circulación, que han visto reducido el ámbito de cobertura de este seguro, en el ámbito del derecho español, teniendo que acudir a los Juzgados y Tribunales, para que éstos definan lo que es, y lo que no es, objeto de cobertura.

Sin embargo, si la cobertura del SOA en España se acomodara a la utilización de vehículos de motor –y no circulación–, conforme a su función habitual, se dejarían de lado interpretaciones contrarias a la naturaleza del contrato del seguro, y a su función protectora y reparadora de las víctimas.

No acometer esta reforma obligará a los Juzgados y Tribunales a tener que interpretar lo que debe entenderse como hecho de la circulación, amparado por el SOA de los vehículos a motor, con amparo en la Sentencia del TJUE, y en contradicción con el texto legal vigente.

Si a esto añadimos, como decíamos al principio, la dificultad que ha impuesto al legislador español, para acudir a la segunda instancia procedimientos de cuantía inferior a 3.000 euros, y la no menos difi-

cultad para obtener una resolución en un recurso extraordinario, podemos concluir que en muchos supuestos, las víctimas de accidentes de tráfico, se seguirán viendo expuestas a una evidente inseguridad, y al riesgo de resoluciones contradictorias.

Nota Final.

Terminadas estas líneas recibo la notificación de la Sentencia de fecha 3 de Marzo del 2.017, del Juzgado de Primera Instancia nº 5 de Parla que interpreta, acogiendo mi argumento, que los daños causados por un camión de recogida de contenedores de basura, a un vehículo estacionado mientras eleva un contenedor de basura para su vaciado en el camión –es decir, durante la maniobra de recogida de los contenedores– son objeto de cobertura del SOA, en aplicación de la Sentencia del TJUE analizada.

El Juzgado de Parla afirma que, dentro del hecho de la circulación, se incluye el uso del vehículo, para su función habitual, considerando irrelevante que, en el caso analizado, se causaran los daños en el momento de realizar una maniobra de recogida de basura.

Esta es la realidad a la que nos enfrentamos, Sentencias de Juzgados y Tribunales, resolviendo procedimientos, con apoyo en la Sentencia del TJUE, y en contradicción a lo previsto legalmente.

BIBLIOGRAFIA

1. BADILLO ARIAS, José Antonio, "La conceptualización del hecho de la circulación en la responsabilidad civil automovilística y el seguro". Universidad Carlos III de Madrid-Departamento de Derecho Privado. Getafe (2015).

2. DE DIOS DE DIOS, Miguel Angel, "Algunas cuestiones sobre responsabilidad civil automovilística: El concepto de "accidente o hecho de la circulación" y de "vehículo a motor" como principales presupuestos del sistema". Universidad de Salamanca (portal.uned.es/pls/portal/url/ITEM/9643EA206FA23A92E040660A33701111).

3. IRIARTE ANGEL, José Luis y CASADO ABARQUERO Marta, "Accidentes Transfronterizos de Circulación y Acción Directa del Perjudicado. Soluciones del Derecho Europeo". Edit. Thompson Reuters Aranzadi, 1ª edición, Navarra (2013).



4. LOPEZ Y GARCIA DE LA SERRANA. Javier, "¿Qué debe considerarse un hecho de la circulación para estar cubierto por el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor?" Ponencia presentada en el II Encuentro Spanish Hubb European Law Institute (Universidad de Granada) (2017).

5. MAGRO SERVET Vicente, "¿Qué se entiende por "hecho de la circulación" al objeto de fijar la cobertura aseguradora?" *elderecho.com* (http://www.elderecho.com/civil/entiende-circulacion-objeto-cobertura-aseguradora_12_183810004.html), Madrid (2010).

6. PERALES CANDELA Manuel, "¿Qué se entiende por "hecho de la circulación" al objeto de fijar la cobertura aseguradora?" *elderecho.com* (http://www.elderecho.com/civil/entiende-circulacion-objeto-cobertura-aseguradora_12_183810004.html), Madrid (2010).

7. REGLERO CAMPOS Luis Fernando, "Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro". Edit. Aranzadi, 2ª edición, Navarra (2007).

8. SOLAZ SOLAZ Esteban, "¿Qué se entiende por hecho de la circulación" al objeto de fijar la cobertura aseguradora?" *elderecho.com* (http://www.elderecho.com/civil/entiende-circulacion-objeto-cobertura-aseguradora_12_183810004.html), Madrid (2010).

9. SOTO NIETO, Francisco, "La Responsabilidad Civil en el Accidente Automovilístico". Edit. Revista de Derecho Judicial, 1ª edición, Madrid, (1972).

10. VELASCO NUÑEZ Eloy, "¿Qué se entiende por "hecho de la circulación" al objeto de fijar la cobertura aseguradora?" *elderecho.com* (http://www.elderecho.com/civil/entiende-circulacion-objeto-cobertura-aseguradora_12_183810004.html), Madrid (2010).

