ddoctrinaa

El seguro de responsabilidad civil del automóvil en la Jurisprudencia reciente del Tribunal de Justicia de la Unión Europea

Alberto J. Tapia Hermida
Abogado
Catedrático de Derecho Mercantil de la UCM

SUMARIO

I.- INTRODUCCIÓN

II.- LA NOCIÓN AMPLIA DE LA "CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS"

A) La Sentencia del TJUE de 15 de noviembre de 2018
1.- Contexto: la noción de hecho de la circulación en el Derecho español
2.- La Sentencia del TJUE de 15 de noviembre de 2018. Identificación de la Sentencia
3.- Supuesto de hecho
4.- Conflicto jurídico
5.- Doctrina del TJUE: Razones para incluir -dentro del concepto de "circulación de vehículos"- la situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado

B) La Sentencia del TJUE de 20 de junio de 2019
1.- Identificación
2.- Supuesto de hecho
3.- Conflicto jurídico
4.- Jurisprudencia del TJUE
4.1- Derecho interpretado
4.2.- Doctrina del TJUE: Razones para incluir -dentro de la noción de "circulación de vehículos" a los efectos de la cobertura del seguro de responsabilidad civil- al automóvil estacionado en un garaje que se incendia

III.- LA AMPLITUD DE LA OBLIGACIÓN DE SUSCRIBIR UN SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL AUTOMÓVIL

A) La Sentencia del TJUE de 4 de septiembre de 2018
1.- Contexto: La obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil del automóvil en el Derecho español

2.- La Sentencia del TJUE de 4 de septiembre de 2018. Identificación

3.- Supuesto de hecho

4.- Conflicto jurídico

5.- Doctrina del TJUE: razones para considerar que resulta obligatorio suscribir un seguro de responsabilidad civil del automóvil cuando el vehículo se encuentra estacionado en un terreno privado por la mera decisión de su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo

B) La Sentencia de 29 de abril de 2021

1.- Identificación

2.- Supuesto de hecho

3.- Conflicto jurídico

4.- Doctrina jurisprudencial del TJUE: razones para considerar que resulta obligatorio mantener suscrito un seguro de responsabilidad civil del automóvil cuando el vehículo en cuestión permanece matriculado en un Estado miembro, siempre que no haya sido retirado legalmente de la circulación con arreglo a la normativa nacional aplicable

4.1.- El concepto objetivo de "vehículo" en la Directiva 2009/103

4.2.- La finalidad de protección de las víctimas de accidentes de circulación

4.3.- La exclusión de la obligación de aseguramiento únicamente para el caso de que el vehículo haya sido retirado oficialmente de la circulación

C) La Sentencia del TJUE de 10 de junio de 2021

1.- Identificación

2.- Supuesto de hecho

3.- Conflicto jurídico

4.- Doctrina del TJUE

4.1.- Derecho interpretado

4.2.- La divisibilidad de los vehículos y sus consecuencias en la cobertura diferenciada de los daños causados en el seguro obligatorio de la responsabilidad civil del automóvil

4.2.1.- El concepto de "vehículo" en la Directiva 2009/103

4.2.2.- Las finalidades de la Directiva 2009/103: la libre circulación de vehículos y la protección de las víctimas de accidentes de circulación

4.2.3.- Límites a la vocación armonizadora de la Directiva 2009/103 y márgenes normativos de los Estados miembros

4.2.4.- Los límites externos de los Estados miembros: la cobertura mínima del seguro obligatorio y el "efecto útil" de las disposiciones

IV.- CONCLUSIONES

I.- INTRODUCCIÓN

La circulación de vehículos a motor es una actividad peligrosa, porque genera riesgos potenciales graves para las personas y los bienes; y masiva, porque afecta a grandes capas de población tanto en su condición de sujetos activos (conductores o propietarios de vehículos) como de sujetos pasivos (víctimas personales o patrimoniales). Por ello, se hace necesaria una regulación específica que determine tanto las características especiales de la responsabilidad civil en este ámbito que refuercen las previstas en el Código Civil con carácter general (arts.1902); como los mecanismos de aseguramiento obligatorio, por cuanto existe un interés social en la cobertura eficiente de aquella responsabilidad (art.73 y ss. de la Ley de Contrato de Seguro).

En este último aspecto, conviene recordar que el régimen legal de los seguros obligatorios de responsabilidad civil se establece en la Disposición Adicional Segunda de la LOSSEAR que –a diferencia del antiguo art. 75 de la LCS que derogaÐ exige el rango legal para la creación de este tipo de seguros cuando dice que «*la obligación de suscripción de seguros deberá establecerse mediante normas con rango de Ley*» que deberán contar con informe preceptivo de la DGSFP o del órgano competente de las Comunidades Autónomas, *«con objeto de que puedan formular observaciones en materia de técnica aseguradora*».[2].

En consecuencia, en el Derecho español, existe una Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor[3] cuyo artículo 1 comienza estableciendo el presupuesto de la responsabilidad del conductor de vehículos a motor por los daños causados, con motivo de la circulación, a las personas, con un alcance de imputabilidad objetiva; o en los bienes[4].

Por lo señalado, nos parece particularmente oportuno examinar la jurisprudencia reciente -desde 2018- en la materia del TJUE siguiendo un orden cronológico y tomando en consideración, en particular, las circunstancias siguientes:

a) La importancia creciente que esta adquiriendo, desde hace ya bastante tiempo, la jurisprudencia del TJUE en materia de la regulación financiera en general y aseguradora en particular al responder a cuestiones prejudiciales planteadas los tribunales de los Estos miembros y por la Sala Primera de lo Civil de nuestro del Tribunal Supremo en concreto,

b) La vocación transfronteriza que implica en sí misma considerada la circulación de vehículos a motor.

c) La especial importancia que tiene la armonización en la UE a raíz de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972.

d) La circunstancia de que dos de las cinco Sentencias del TJUE que comentamos nacen de sendas peticionas de decisiones prejudiciales sobre la interpretación de la Directiva planteadas por la Sala Primera de lo Civil del Tribunal Supremo español.

II.- LA NOCIÓN AMPLIA DE LA "CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS"

A) LA SENTENCIA DEL TJUE DE 15 DE NOVIEMBRE DE 2018

1.- Contexto: la noción de hecho de la circulación en el Derecho español

2 El lector interesado en la materia puede consultar nuestra Guía del Contrato de Seguro, Ed. Reuters, Aranzadi, 1ª Edición, Cizur Menor 2018, pág.136 donde nos ocupamos de la "Configuración legal de los seguros obligatorios de responsabilidad civil por la Disposición Adicional Segunda de la LOSSEAR" señalando que *"El seguro de responsabilidad civil tiene, por regla general, un carácter voluntario; sin perjuicio de que resulte obligatorio para el ejercicio de las actividades que se determinen legamente. La razón de imponer obligatoriamente la contratación de un seguro de responsabilidad civil como condición para desarrollar determinadas actividades obedece al interés general social en proteger a las víctimas potenciales que algunas actividades esencialmente peligrosas bien por su reiteración y extensión sociológica, como puede ser la conducción de vehículos automóviles o el ejercicio de la caza; o bien por su importancia cuantitativa, como puede ser el caso de daños nucleares. También cabe citar, por ejemplo, el caso de los administradores concursales que deben tener contratado un seguro de responsabilidad civil obligatorio para cubrir el riesgo que su actuación negligente puede causar para el patrimonio de los potenciales afectados en el concurso que gestionan (deudor, acreedores y terceros)".*

3 En adelante citada como Ley de seguro del automóvil. Texto refundido aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.

4 Diciendo: *"El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos".*

Dentro de la normativa compleja de la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, resulta particularmente problemática, desde siempre, la noción de hecho de la circulación. En nuestro Ordenamiento, el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor[5] define - en su *artículo 2-* lo que se entiende por hechos de la circulación a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio[6].

Nuestros tribunales exigen, para que se produzca la cobertura de este seguro, que el siniestro este comprendido en el concepto de circulación, no considerando como riesgo cubierto, por ejemplo, la muerte de dos jóvenes por inhalación de monóxido de carbono cuando se encontraban en un vehículo estacionado en un garaje (STS 04.07.2002, AC 622). También han considerado que el accidente producido como consecuencia de la realización de labores agrícolas no es un "hecho de la circulación", por lo que está excluido de la cobertura de los seguros de responsabilidad civil, obligatorio y voluntario, concertado con una entidad aseguradora porque el espacio de terreno, dentro de una zona de cultivo, es una superficie exclusivamente apta para la finalidad agrícola y el desplazamiento de vehículos agrícolas (SAP Cáceres S1ª, 12.06.2003). Asimismo, han considerado que no constituye un accidente de tráfico en vía pública el atropello de una persona en una zona portuaria, sin perjuicio de la responsabilidad de la aseguradora en virtud de un contrato de seguro que cubría los daños causados por la utilización de la maquinaria accionada por la persona autorizada y dentro de la actividad propia de la empresa asegurada, que comprendía la carga y descarga de mercancías (SAP Vizcaya 27.02.2003, AC 2003/466)[7].

2.- La Sentencia del TJUE de 15 de noviembre de 2018. Identificación de la Sentencia

5 En adelante, citado como "Reglamento del seguro del automóvil". Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre.

6 Diciendo: "*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".*

7 El lector interesado puede ver nuestro Manual de Derecho de Seguros y Fondos de Pensiones, 1ª Edición, Editorial Thomson/Cívitas, Cizur Menor (2006), pág. 229 y ss.

La Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, se dictó por la Sala Sexta el pasado 15 de noviembre de 2018 en el asunto C-648/2017[8].

3.- Supuesto de hecho

a) El 24 de octubre de 2008, el pasajero de un vehículo estacionado en el aparcamiento de un supermercado, al abrir la puerta trasera derecha de este, dañó el lateral trasero izquierdo del vehículo adyacente. El propietario del segundo vehículo y el conductor del primer vehículo completaron, en el lugar del accidente, una declaración amistosa de accidente en la cual este último conductor reconoció su culpabilidad e indicó que el pasajero fue quien, con la puerta de este, golpeó el segundo vehículo.

b) La aseguradora BTA había celebrado un contrato de seguro voluntario con el propietario del segundo vehículo dañado, mientras que la responsabilidad civil derivada de la circulación del primer vehículo causante del daño estaba asegurada por BAN.

8 ECLI: EU:C:2018:917, LA LEY 160563/2018. Ver la entrada de nuestro blog financiero de 28.11.2018 titulada: *"El TJUE incluye en la "circulación de vehículos", a los efectos del seguro de responsabilidad civil del automóvil, los daños causados a otro vehículo al abrir la puerta en un aparcamiento: Sentencia del TJUE de 15 de noviembre de 2018".*

c) BTA pagó a su asegurado, propietario del segundo vehículo dañado, en virtud del contrato de seguro que había celebrado con él un importe de 67,47 euros, correspondientes a los gastos de reparación de los daños ocasionados a dicho vehículo tras deducir la franquicia.

d) BTA, después de pagar a su asegurado, solicitó a BAN el reembolso de los gastos.

e) BAN denegó el reembolso de dichos gastos, por considerar que un accidente ocurrido entre dos vehículos inmovilizados no podía calificarse de «siniestro asegurado» en el sentido de la Ley del seguro obligatorio letona.

4.- Conflicto jurídico

a) BTA demandó a BAN para reclamar el reembolso de la indemnización que había pagado al propietario del segundo vehículo dañado.

b) Los órganos jurisdiccionales de primera instancia y de apelación estimaron las pretensiones de la aseguradora BTA.

c) El Tribunal Supremo de Letonia, por sentencia de 28 de marzo de 2014, tras conocer del recurso de casación interpuesto por la aseguradora demandada BAN, anuló la sentencia de apelación por falta de motivación.

d) Tras varias incidencias procesales, el Tribunal Supremo de Letonia remite al TJUE una petición de decisión prejudicial en la que se pregunta si la acción de abrir la puerta de un vehículo constituye una «***utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo***», en el sentido de la sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), y si está comprendida, por consiguiente, en el concepto de «circulación de vehículos», a efectos del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva. En concreto, la petición de decisión prejudicial se estructura en dos preguntas sucesivas:

d.1) Primero, pregunta si la subida y la bajada de los pasajeros de un vehículo son la manifestación de su utilización, y la operación de dicho vehículo no puede completarse plenamente si los pasajeros permanecen en él.

d.2) Segundo, en caso de respuesta afirmativa a la cuestión anterior, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si el concepto de «***circulación de vehículos***» que

figura en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva cubre también los casos en los que un pasajero utiliza el vehículo

5.- Doctrina del TJUE: Razones para incluir -dentro del concepto de "circulación de vehículos"- la situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado

La Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Sexta) declara: "*El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como sobre el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» a que se refiere dicha disposición comprende una situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado".*

El TJUE llega a este fallo mediante un razonamiento jurídico que pasa por las dos fases siguientes:

a) En la primera fase, recopila su jurisprudencia relevante en la materia para decir:

"A la luz de estas consideraciones, el Tribunal de Justicia ha declarado que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada disposición no se limita a las situaciones de circulación vial, es decir, de circulación en la vía pública, sino que incluye cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual (sentencias de 4 de septiembre de 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, apartado 59, y de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, apartado 34)" (Apartado 34). (...) *"A este respecto, el Tribunal de Justicia ha precisado que, en la medida en que los vehículos automóviles a que se refiere el artículo 1, punto 1, de la Primera Directiva están destinados, independientemente de sus características, a su uso habitual como medios de transporte, dicho concepto incluye toda utilización de un vehículo como medio de transporte (sentencia de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, apartados 37 y 38)"* (Apartado 35).

b) En la segunda fase, aplica la jurisprudencia recopilada al asunto litigioso para decir:

b.1) Respecto de la acción: *"En el presente caso, procede considerar que la acción de abrir la puerta de un vehículo constituye una utilización de este que es conforme con su función de medio de transporte, en la medida en que permite, en particular, la subida y bajada de personas o la carga y descarga de bienes que se van a transportar o que acaban de ser transportados mediante ese vehículo"* (Apartado 36).

b.2) Respecto del vehículo: "*Esta conclusión no resulta afectada por la circunstancia de que, en el momento del accidente, los vehículos de que se trata en el litigio principal estuvieran inmovilizados y se hallaran en un aparcamiento"* (Apartado 37).

b.3) Respecto del sujeto implicado: *"De las consideraciones precedentes se desprende que la circunstancia de que el accidente de que se trata en el litigio principal no resultara de una acción del conductor del primer vehículo, sino de un pasajero de este, no excluye, por sí sola, que la utilización de ese vehículo en ese momento pueda estar comprendida en su función de medio de transporte y, en consecuencia, en el concepto de «circulación de vehículos», en el sentido del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva"* (Apartado 47).

B) LA SENTENCIA DEL TJUE DE 20 DE JUNIO DE 2019

1. Identificación

La Sentencia del TJUE se dictó por la Sala Segunda el 20 de junio de 2019 en el asunto C-100/18 suscitado entre dos entidades aseguradoras españolas: Línea Directa Aseguradora, S.A./Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros. En concreto, esta Sentencia interpreta que la situación en la que un vehículo, que llevaba más de 24 horas estacionado en un garaje privado de un inmueble, arde provocando un incendio, cuyo origen está en el circuito eléctrico del vehículo, causando daños en el inmueble; está comprendida en el concepto de **«circulación de vehículos»** de la Directiva relativa al seguro de la responsabilidad civil de vehículos automóviles[9].

9 Ver la entrada de nuestro blog de 25.06.2019 titulada

2.- Supuesto de hecho

a) El 19 de agosto de 2013, el Sr. X aparcó su coche nuevo en el garaje privado de un inmueble propiedad de la empresa Y.

b) El 20 de agosto de 2013, con el propósito de enseñárselo a un vecino, el Sr. X arrancó el motor del coche, sin llegar a moverlo.

c) En la madrugada del 20 al 21 de agosto de 2013, el coche, que se encontraba parado desde hacía más de 24 horas, comenzó a arder. El incendio -que se originó en el circuito eléctrico del coche- causó daños en el inmueble de la empresa Y.

d) El Sr. X tenía concertado un seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles con la compañía de seguros Línea Directa.

e) La empresa Y tenía suscrito un seguro del hogar con Segurcaixa, que le abonó un total de 44 704,34 euros por los daños causados por el incendio.

3.- Conflicto jurídico

a) En el mes de marzo de 2014, Segurcaixa interpuso demanda contra Línea Directa ante un Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gasteiz con la pretensión de que se la condenase a abonarle un total de 44 704,34 euros más los intereses legales, por considerar que el siniestro había tenido su origen en un «*hecho de la circulación*» cubierto por el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación del vehículo del Sr. X.

b) El Juzgado desestimó la demanda al considerar que el incendio no podía ser calificado de **«hecho de la circulación»,** según define este concepto el Derecho español.

c) La Audiencia Provincial de Álava estimó el recurso de apelación presentado por Segurcaixa contra la sentencia del Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gasteiz y condenó a Línea Directa a abonar el importe solicitado por aquella.

d) Línea Directa interpuso recurso de casación contra la sentencia de la Audiencia Provincial de Álava ante el Tribunal Supremo.

e) El Tribunal Supremo planteo ante el TJUE una petición de decisión prejudicial que tuvo por objeto la interpretación del artículo 3 de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

f) En concreto, tras mostrar las dudas razonables que plantea la inclusión del siniestro litigioso en la noción de "circulación de vehículos" del artículo 3 de la Directiva 2009/103/CE; el Tribunal Supremo español planteo las tres cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Se opone al artículo 3 de la [Directiva 2009/103] una interpretación que incluya en la cobertura del seguro obligatorio los daños causados por el incendio de un vehículo parado cuando el incendio tiene su origen en los mecanismos necesarios para desempeñar la función de transporte del vehículo?

2) Si la respuesta a la cuestión anterior es negativa, ¿se opone al artículo 3 de la [Directiva 2009/103] una interpretación que incluya en la cobertura del seguro obligatorio los daños causados por el incendio de un vehículo cuando el incendio no se pueda relacionar con un movimiento anterior, de modo que no pueda apreciarse que está conectado a un trayecto?

3) Si la respuesta a la segunda cuestión es negativa, ¿se opone al artículo 3 de la [Directiva 2009/103] una interpretación que incluya en la cobertura del seguro obligatorio los daños causados por el incendio de un vehículo cuando el vehículo se encuentra estacionado en un garaje privado cerrado?»

Según decimos, la petición de decisión prejudicial se presentó en el contexto del litigio antes descrito entre Línea Directa Aseguradora, S.A. y Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros, en relación con el reembolso de la indemnización que Segurcaixa abonó a la víctima de un incendio que se originó en el circuito eléctrico de un coche asegurado con Línea Directa.

4.- Jurisprudencia del TJUE

4.1.- Derecho interpretado

"El TJUE interpreta nuevamente de manera amplia la noción de "circulación de vehículos" a los efectos de la cobertura del seguro de responsabilidad civil del automóvil para abarcar los vehículos estacionados en un garaje que se incendian: Sentencia del TJUE de 20 de junio de 2019".

El TJUE interpretó las disposiciones siguientes:

a) En cuanto al Derecho de la UE, la Sentencia cita y transcribe los arts.1.1, 3, 5 y 13.1.a) la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009; siendo esencial el art.3 cuyo primer párrafo dispone: "*Cada Estado miembro adoptará todas las medidas apropiadas, sin perjuicio de la aplicación del artículo 5, para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio sea cubierta mediante un seguro".*

b) En lo que se refiere al Derecho español, la Sentencia del TJUE cita y transcribe dos preceptos: El art.1 de la Ley de seguro del automóvil en su versión aplicable al litigio principal[10] y el art.2 del Reglamento del seguro obligatorio del automóvil[11].

4.2. -Doctrina del TJUE: Razones para incluir -dentro de la noción de "circulación de vehículos" a los efectos de la cobertura del seguro de responsabilidad civil- al automóvil

10 En concreto, centra su atención *en el apartado 1 que dice: "El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación (...)".*

11 En concreto, centra su atención en el apartado 1 que dice: *"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".*

estacionado en un garaje que se incendia

Las razones para que el TJUE incluya dentro de la noción de "circulación de vehículos" a los efectos de la cobertura del seguro de responsabilidad civil del automóvil el siniestro acaecido a un vehículo estacionado en un garaje, que se incendia podemos exponerlas conforme al siguiente hilo argumental:

a) El punto de partida se ubica en las dos finalidades de política legislativa de la normativa europea en la materia que son:

a.1) Garantizar la libre circulación de los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la UE. Así se recoge en los apartados 32 y 33 que dicen: *"32. Por lo que se refiere a la cuestión de si una situación como la del litigio principal está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en el artículo 3, párrafo primero, de la citada Directiva, procede recordar que este concepto no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro, sino que constituye un concepto autónomo del Derecho de la Unión que debe interpretarse, con arreglo a reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, teniendo en cuenta, en particular, el contexto de esta disposición y los objetivos de la normativa de la que forma parte (sentencia de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, apartado 24). 33 Pues bien, la normativa de la Unión en materia de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos, de la que forma parte la Directiva 2009/103, tiene como objetivo, por un lado, garantizar la libre circulación tanto de los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la Unión Europea como de los ocupantes de dichos vehículos y, por otro lado, garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciban un trato comparable sea cual sea el lugar de la Unión en que haya ocurrido el accidente (véase, en este sentido, la sentencia de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, apartados 25 y 26)".*

a.2) Garantizar una protección equiparable de las víctimas de accidentes causados por estos vehículos. Finalidad recogida en el apartado 33 transcrito, en la que insisten loe apartados 34 y 35 cuando dicen: *"34. Además, la evolución de esta normativa pone de manifiesto que el legislador de la Unión ha perseguido y reforzado de modo constante el objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por estos vehículos (sentencia de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, apartado 27). 35 A la luz de estas consideraciones, el Tribunal de Justicia ha declarado que el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada disposición no se limita a las situaciones de circulación vial, es decir, de circulación por la vía pública, y que incluye cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual (sentencia de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, apartado 28)".*

b) La Sentencia aísla las circunstancias fácticas relevantes que fueron:

b.1) En general, la Sentencia del TJUE de 20 de junio de 2019 recuerda, entre otras, las siguientes circunstancias fácticas relevantes de la jurisprudencia del TJUE: *"37. A este respecto, es preciso señalar, por un lado, que el hecho de que el vehículo que haya intervenido en un accidente estuviera inmovilizado en el momento en que se produjo no excluye, por sí solo, que el uso del vehículo en ese momento pueda estar comprendido en su función de medio de transporte y, en consecuencia en el concepto de «circulación de vehículos», a efectos del artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 (véase, en este sentido, la sentencia de 15 de noviembre de 2018, BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, apartado 38 y jurisprudencia citada). 38 Tampoco es determinante que el motor del vehículo en cuestión estuviera o no en marcha en el momento de producirse el accidente (véase, en este sentido, la sentencia de 15 de noviembre de 2018, BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, apartado 39 y jurisprudencia citada)".*

b.2) En particular, se constatan las siguientes circunstancias fácticas relevantes del caso examinado: *"43. En el caso de autos, procede señalar que el estacionamiento del vehículo en un garaje privado constituye una utilización de este conforme a su función de medio de transporte. 44. El hecho de que el vehículo llevase más de 24 horas estacionado en el garaje no desvirtúa esta conclusión. En efecto, el estacionamiento de un vehículo presupone su inmovilización, en ocasiones durante un período prolongado, hasta el siguiente desplazamiento. 45. Por lo que respecta a la circunstancia de que el siniestro objeto del litigio principal fue resultado de un*

incendio que se originó en el circuito eléctrico del vehículo, debe considerarse que, puesto que el vehículo causante del siniestro encaja en la definición de «vehículo» recogida en el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, no procede identificar cuál de las piezas del vehículo fue la que provocó el hecho dañoso ni determinar las funciones que esta pieza desempeña."

c) De tal manera que el razonamiento expuesto conduce a la Sala Segunda del TJUE a declarar: *"El artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, debe interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en esta disposición una situación, como la del litigio principal, en la que un vehículo estacionado en un garaje privado de un inmueble y utilizado conforme a su función de medio de transporte comenzó a arder, provocando un incendio que se originó en el circuito eléctrico del vehículo y causando daños en el inmueble, aun cuando el vehículo llevara más de 24 horas parado en el momento en que se produjo el incendio".*

III.- LA AMPLITUD DE LA OBLIGACIÓN DE SUSCRIBIR UN SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL AUTOMÓVIL

A) LA SENTENCIA DEL TJUE DE 4 DE SEPTIEMBRE DE 2018

1.- Contexto: La obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil del automóvil en el Derecho español

El artículo 2 de la Ley de seguro del automóvil al tratar "De la obligación de asegurarse", obliga a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, a todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España[12].

12 Diciendo: *"Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1. No obstante, el propietario quedará relevado de tal obligación cuando el seguro sea concertado por cualquier persona que tenga interés en el aseguramiento, quien deberá expresar el concepto en que contrata".*

2.- La Sentencia del TJUE de 4 de septiembre de 2018. Identificación

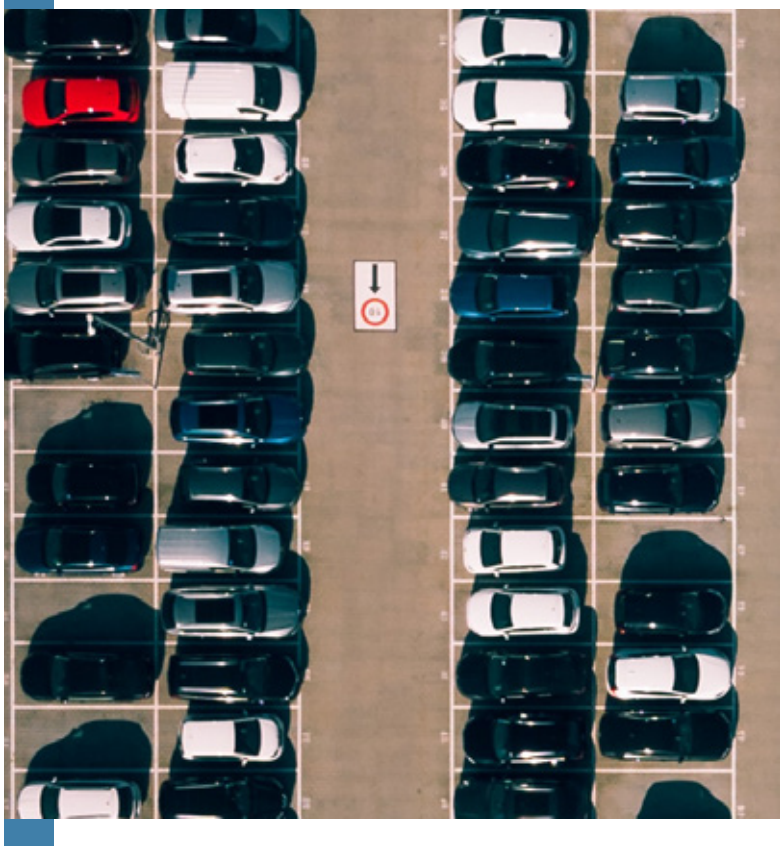
La Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea se dictó por la Gran Sala el 4 septiembre 2018, en el Caso Fundo de Garantia Automóvel contra A. A. D. P. M. J.y otros[13].

3.- Supuesto de hecho

a) La Sra. X, propietaria de un vehículo automóvil matriculado en Portugal, había dejado de conducir dicho vehículo debido a problemas de salud y lo había estacionado en el patio de su casa, sin iniciar los trámites para su retirada oficial de la circulación.

b) El 19 de noviembre de 2006, este vehículo, conducido por el hijo de la Sra. X, quien había tomado posesión de él sin la autorización de su madre y sin su conocimiento, se salió de la carretera, lo que provocó el fallecimiento del conductor y de otras dos personas, que viajaban en dicho vehículo como pasajeros.

13 TJCE 2018\194. Ver la entrada de nuestro blog de 19.12.2018 titulada: *"El TJUE interpreta de manera amplia la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil del automóvil para vehículos estacionados permanentemente, pero aptos para circular: Sentencia del TJUE de 4 de septiembre de 2018".*



c) La Sra. X no tenía suscrito en esa fecha un seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación del vehículo.

4.- Conflicto jurídico

a) Tras haber indemnizado a los derechohabientes de los pasajeros de dicho vehículo por los daños resultantes del accidente en cuestión, el Fundo de Garantia Automóvel demandó a la Sra. X y a la Sra. Y, hija del conductor, solicitando el reembolso de un importe de 437 345,85 euros.

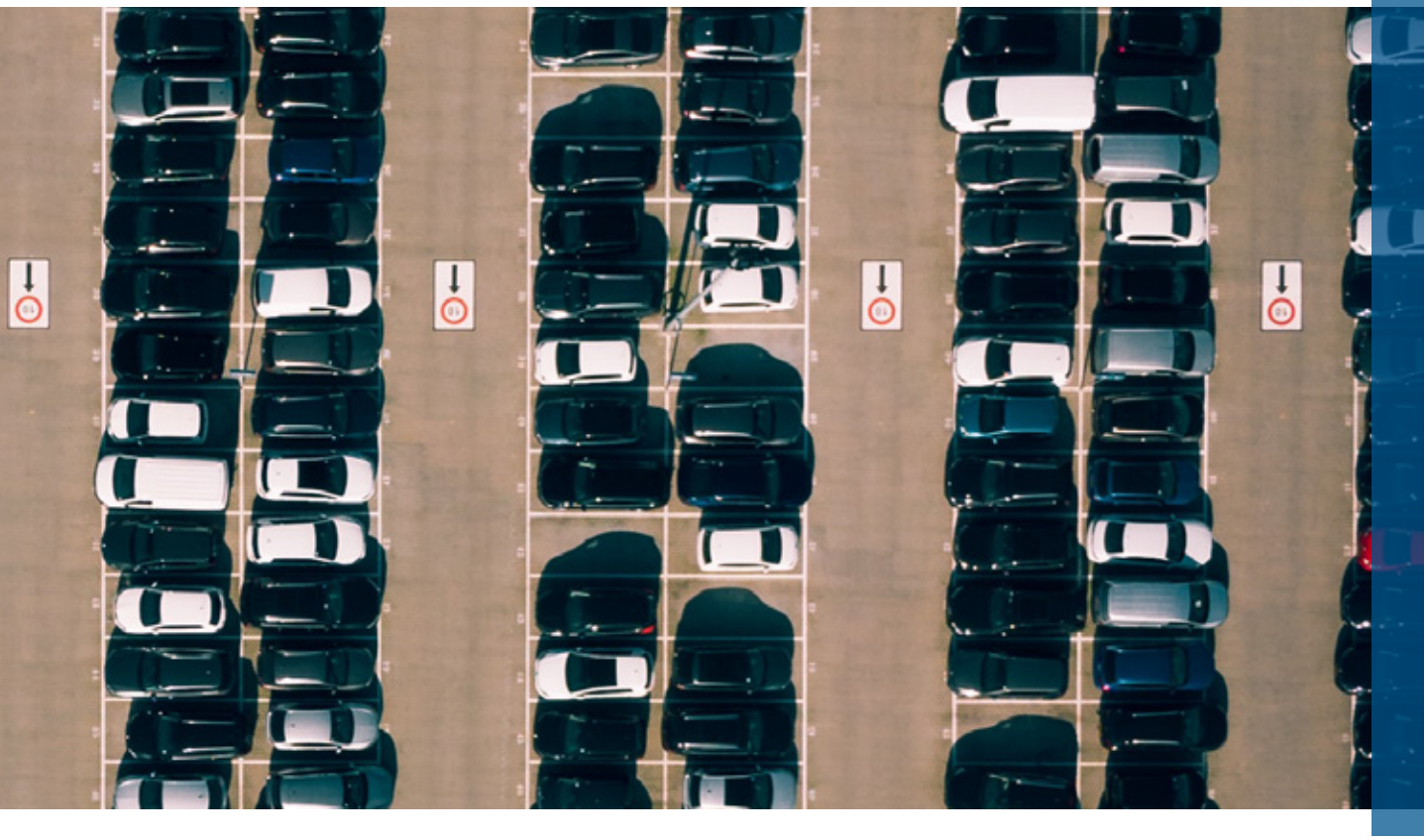
b) La Sra. X alegó en su defensa que no era responsable del siniestro y que -en la medida en que había estacionado su vehículo en el patio de su casa y no tenía intención de ponerlo en circulación- no estaba obligada a suscribir un contrato de seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de dicho vehículo.

c) El tribunal de primera instancia estimó parcialmente el recurso interpuesto por el Fondo, al considerar que el hecho de que la propietaria del vehículo no deseara ponerlo en circulación y de que el accidente hubiera ocurrido sin que pudiera imputársele la responsabilidad del siniestro no excluía la obligación de suscribir un contrato que asegurara la responsabilidad civil que resulta de la circulación de dicho vehículo. Y ello porque la finalidad esencial de este seguro consiste en garantizar el abono de indemnizaciones a las víctimas de un accidente de circulación, como lo demuestra el hecho de que así sea incluso en caso de robo del vehículo.

d) La Sra. X interpuso recurso de apelación contra la sentencia del tribunal de primera instancia ante el tribunal de segunda instancia (Tribunal da Relação) y este concluyó diciendo que no existía obligación de suscribir un contrato de seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación del vehículo de que se trata y que la Sra. X no era responsable de la omisión de mantener vigente el seguro no de las consecuencias de dicha omisión. Por lo que anuló la sentencia de primera instancia y desestimó el recurso interpuesto por el Fondo.

e) El Fondo interpuso recurso de casación ante el Supremo Tribunal de Justiça de Portugal alegando que existen riesgos propios de los vehículos que implican la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil respecto de ellos, incluso aunque no estén en circulación

d) El Supremo Tribunal de Justiça señala



que el recurso de casación del que conoce suscita la cuestión de si la obligación del propietario de un vehículo de suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de su vehículo se desprende del mero hecho de que es titular del derecho de propiedad sobre este vehículo o si dicha obligación no existe cuando el vehículo, por decisión del propietario, se inmoviliza fuera de la vía pública.

5.- Doctrina del TJUE: razones para considerar que resulta obligatorio suscribir un seguro de responsabilidad civil del automóvil cuando el vehículo se encuentra estacionado en un terreno privado por la mera decisión de su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo

a) Sobre la primera cuestión prejudicial

a.1) Mediante su primera cuestión prejudicial, el Supremo Tribunal de Justiça desea saber si el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que es obligatorio suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de un vehículo automóvil cuando el vehículo de que se trate se encuentra estacionado en un terreno privado por la mera decisión de su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo.

a.2) Y el TJUE declara al respecto: *"El artículo 3, apartado 1 , de la Directiva 72/166/CEE (LCEur 1972, 50) del Consejo, de 24 de abril de 1972, Primera Directiva (LCEur 1972, 50) relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como sobre el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, en su versión modificada por la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, debe interpretarse en el sentido de que es obligatorio suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de un vehículo automóvil cuando el vehículo sigue estando matriculado en un Estado miembro y es apto para circular, pero se encuentra estacionado en un terreno privado por la mera decisión de su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo".*

b) Sobre la segunda cuestión prejudicial

b.1) Mediante su segunda cuestión prejudicial, el Supremo Tribunal de Justiça remitente pregunta, en esencia, si el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva debe interpretarse en el sentido de que se opone a una norma nacional que establece que el organismo previsto en esta disposición puede interponer recurso contra la persona que estaba sujeta a la obligación de suscribir un seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación del vehículo que haya causado los daños cubiertos por este organismo, pero no había suscrito ningún contrato a tal efecto, aun cuando dicha persona no sea civilmente responsable del accidente en el que tales daños se han producido.

b.2) Y el TJUE declara al respecto: *"El artículo 1, apartado 4 , de la Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, Segunda Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles, en su versión modificada por la Directiva 2005/14, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una norma nacional que establece que el organismo previsto en esa disposición tiene derecho a interponer recurso, además de contra el responsable o los responsables del accidente, contra la persona que estaba sujeta a la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación del vehículo que haya causado los daños indemnizados por este organismo, pero no había suscrito ningún contrato a tal efecto, aun cuando dicha persona no sea civilmente responsable del accidente en el que tales daños se produzcan*".

B) LA SENTENCIA DE 29 DE ABRIL DE 2021

1.- Identificación

La Sentencia del TJUE de 29 de abril de 2021 (asunto C-383/19, Powiat Ostrowski/Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny) insiste en la interpretación amplia y omnicomprensiva del seguro de responsabilidad civil del automóvil, empezando por la propia obligación de asegurar. De tal modo que mantiene esta obligación de asegurar en una hipótesis que, en principio, podría considerarse excluida, como es la de un vehículo que se encuentre en un terreno privado, no sea apto para circular debido a su estado técnico y va a ser desguazado como consecuencia de la decisión de su propietario[14].

14 Ver la entrada de nuestro blog de 8 de junio de 2021 titulada: *"La obligación de asegurar un vehículo matriculado en un Estado miembro de la UE: Interpretación am-*

Ahora, nos encontramos con la Sentencia del TJUE de 29 de abril de 2021 que realiza lo que -en metáfora musical- podríamos calificar de "variación sobre un mismo tema" porque también interpreta ampliamente no ya la noción de "circulación de vehículos" para garantizar la cobertura de determinados siniestros; sino la misma obligación de asegurar un vehículo mediante un seguro de responsabilidad civil del automóvil. Hablamos de un mismo tema que reside en la finalidad de protección de las víctimas de accidentes de circulación.

En este caso, el TJUE dice que la suscripción de un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de un vehículo automóvil es obligatoria cuando el vehículo en cuestión está matriculado en un Estado miembro y no ha sido legalmente retirado de la circulación y que no cabe excluir tal obligación por el mero hecho de que un vehículo matriculado no sea apto, en un momento dado, para circular debido a su estado técnico .(Ver TJUE, Comunicado de prensa n.º 71/21, Luxemburgo, 29 de abril de 2021, Sentencia en el asunto C-383/19, Powiat Ostrowski/ Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny).

2.- Supuesto de hecho

a) El 7 de febrero de 2018, el Distrito de Ostrów en Polonia (Powiat Ostrowski) entidad territorial polaca, se convirtió en propietaria, en virtud de una resolución judicial de decomiso, de un vehículo matriculado en Polonia.

b) El 23 de abril de 2018, tras la notificación de dicha resolución el 20 de abril de 2018, el Distrito aseguró el vehículo a partir del siguiente día de apertura de la Administración.

c) El 22 de junio de 2018. el vehículo fue dado de baja, habida cuenta de que, a resultas de su estado técnico, el Powiat Ostrowski ordenó que el vehículo fuera enviado al desguace y obre la base del certificado emitido por el establecimiento de desguace.

3.- Conflicto jurídico

a) El 10 de julio de 2018, el Fondo de Garantía del Sector de Seguros de Polonia (Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny) impuso al el Distrito de Ostrów una multa de 4 200 eslotis polacos (PLN) (aproximadamente 933 euros), por haber incumplido su obligación de suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil derivada de la circulación de dicho vehículo durante el período comprendido entre el 7 de febrero y el 22 de abril de 2018.

b) El Distrito de Ostrów interpuso un recurso ante el Tribunal de Distrito de Ostrów Wielkopolski (SĐd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim), con el fin de que se declarara que, durante el período controvertido, no estaba obligado a asegurar el vehículo.

c) El Tribunal de Distrito de Ostrów Wielkopolski preguntó al Tribunal de Justicia de la UE acerca de la existencia de una obligación de suscribir un contrato de seguro de responsabilidad civil -establecida en el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO 2009, L 263, p. 11)- . para un vehículo matriculado en un Estado miembro, que se encuentra en un terreno privado, que no es apto para circular debido a su estado técnico y que va a ser desguazado como consecuencia de la decisión de su propietario.

4.- Doctrina jurisprudencial del TJUE: razones para considerar que resulta obligatorio mantener suscrito un seguro de responsabilidad civil del automóvil cuando el vehículo en cuestión permanece matriculado en un Estado miembro, siempre que no haya sido retirado legalmente de la circulación con arreglo a la normativa nacional aplicable

En su Sentencia del TJUE de 29 de abril de 2021 (asunto C-383/19, Powiat Ostrowski/ Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny) el TJUE declara que la suscripción de un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de un vehículo automóvil es obligatoria cuando el vehículo en cuestión está matriculado en un Estado miembro, siempre que dicho vehículo no haya sido legalmente retirado de la circulación con arreglo a la normativa nacional aplicable.

Y para llegar a esta interpretación amplia y omnicomprensiva de la obligación de suscribir el seguro de responsabilidad civil del automóvil el TJUE razona reduciendo a una hipótesis la exoneración de celebrar el contrato de seguro fácil y unívocamente verificable en el ámbito administrativo (que vehículo haya sido legalmente retirado de la

plia del TJUE en su Sentencia de 29 de abril de 2021".

circulación con arreglo a la normativa nacional aplicable) y excluyendo las situaciones fácticas que se alegan para justificar la inexistencia de tal obligación conforme al siguiente hilo argumental que podemos resumir en los tres enunciados siguientes:

4.1.- El concepto objetivo de "vehículo" en la Directiva 2009/103

El punto lógico de partida reside en reconocer el carácter objetivo del concepto básico de "vehículo" en la Directiva 20009/103. De tal manera que este concepto opera con independencia de factores funcionales (el uso que se haga o pueda hacerse del vehículo en cuestión) y subjetivos (la intención del propietario o de cualquier otra persona de utilizarlo efectivamente).

Por ello, la obligación de suscribir el seguro de responsabilidad civil del automóvil opera con independencia del estado técnico de un vehículo porque puede variar a lo largo del tiempo ya que su eventual restablecimiento depende de factores subjetivos, como la voluntad de su propietario o de su poseedor de efectuar las reparaciones necesarias y la disponibilidad del presupuesto necesario para ello. Por consiguiente, si el mero hecho de que, en un momento dado, un vehículo no fuese apto para circular bastara para privarle de su condición de vehículo y bastase así para que no estuviera sujeto a la obligación de aseguramiento, se cuestionaría el carácter objetivo de este concepto de vehículo. Además, el TJUE declara que la obligación de aseguramiento no está vinculada a la utilización del vehículo como medio de transporte en un momento dado ni a la cuestión de si el vehículo de que se trata ha causado daños.

De lo anterior el TJUE infiera que existen determinadas circunstancias que pueden afectar a un vehículo que no excluyen la obligación de aseguramiento porque la calificación de vehículo y el alcance de la obligación de aseguramiento no pueden depender de factores subjetivos, pues ello menoscabaría la previsibilidad, la estabilidad y la continuidad de esta obligación, cuyo respeto es necesario para garantizar la seguridad jurídica. Entre tales circunstancias ellas, cabe citar:

a) El mero hecho de que un vehículo matriculado no sea apto para circular en un momento dado debido a su estado técnico y, por lo tanto, no sea capaz de causar daños,

aunque sea así desde el momento de la transmisión de la propiedad.

b) La intención del propietario o de otra persona de destruir el vehículo que no permite, por sí misma, considerar que este ha perdido su condición de «vehículo» y, por tanto, escapa a la obligación de aseguramiento.

4.2.- La finalidad de protección de las víctimas de accidentes de circulación

Sentada la noción objetiva del vehículo, el TJUE avanza en su razonamiento identificando la finalidad de política legislativa que informa la Directiva 2009/103 que reside en la protección de las víctimas de accidentes de circulación. Y aplica tal finalidad con una eficacia doble:

a) Eficacia directa porque la intervención del organismo de indemnización de los daños materiales o corporales causados por un vehículo no asegurado solo está prevista en los casos en los que la suscripción del seguro es obligatoria. En efecto, dicha interpretación garantiza que las víctimas sean indemnizadas en todo caso, bien por el asegurador, en virtud de un contrato suscrito a tal fin, bien por el organismo de indemnización en el caso en que el vehículo implicado en el accidente no estuviese asegurado o no haya sido identificado.

b) Eficacia colateral directa porque permite asegurar del mejor modo posible el respeto del objetivo de garantizar la libre circulación tanto de los vehículos con estacionamiento habitual en territorio de la Unión como de las personas a bordo de ellos. En efecto, solo mediante la protección reforzada de las posibles víctimas de accidentes causados por vehículos automóviles es posible pedir a los Estados miembros que se abstengan de realizar sistemáticamente un control del seguro de responsabilidad de los vehículos que entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro, lo que es esencial para garantizar esta libre circulación.

4.3.- La exclusión de la obligación de aseguramiento únicamente para el caso de que el vehículo haya sido retirado oficialmente de la circulación

Y la conclusión del razonamiento del TJUE de la amplitud de la obligación de aseguramiento basada en razones objetivas lleva -en pura coherencia lógica jurídica- a restringir la exclusión de dicha obligación de aseguramiento para el caso -objetivamente verificable- de que el vehículo haya sido retirado oficialmente de la circulación, de conformidad con la normativa nacional aplicable. Ello es así porque, si bien la matriculación de un vehículo acredita, en principio, su aptitud para circular y, de este modo, ser utilizado como medio de transporte; un vehículo matriculado puede ser, de manera objetiva, no apto definitivamente para circular debido a su mal estado técnico. Pero la constatación de esa falta de aptitud para circular y la de la pérdida de su condición de vehículo deben efectuarse de manera objetiva. A este respecto, si bien la baja en la matriculación del vehículo puede constituir tal constatación objetiva, el Derecho de la Unión no regula el modo en que tal vehículo puede ser legalmente retirado de la circulación. Por lo tanto, esta retirada puede, según la normativa nacional aplicable, comprobarse de una manera distinta de la baja en la matriculación del vehículo de que se trate.

C) LA SENTENCIA DEL TJUE DE 10 DE JUNIO DE 2021

1.- Identificación

La Sentencia de la Sala Quinta del Tribunal de Justicia de la UE de 10 de junio de 2021 (asunto C-923/19, Van Ameyde España, S. A. y GES, Seguros y Reaseguros, S. A.) declara la posible exclusión de los daños causados al semirremolque de un camión-tractor del ámbito de la cobertura del seguro obligatorio de la responsabilidad civil de vehículos. Y hace esta declaración al resolver una cuestión prejudicial sobre el seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles regulado en la Directiva 2009/103/CE que afecta al concepto de "vehículo" y a la obligación de cobertura de los daños materiales en un caso de un accidente de tráfico en el que está implicado un vehículo articulado cuyos elementos son objeto de seguros obligatorios distintos. Llegando a la conclusión quede que es posible que la normativa nacional excluya de la cobertura de los daños materiales cubiertos por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil los causados al semirremolque por la cabeza tractora a la que estaba enganchado cuando se produjo ese accidente que resulta de la circulación del camión-tractor[15].

La circunstancia de que esta Sentencia haya tenido por objeto una petición de decisión

15 Ver la entrada de nuestro blog de 14 de junio de 2021 titulada *"La divisibilidad de los vehículos y sus consecuencias en el seguro obligatorio de la responsabilidad civil del automóvil: Sentencia del TJUE de 10 de junio de 2021".*

prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la Sala Primera de lo Civil del Tribunal Supremo Español, mediante auto de 28 de noviembre de 2019, recibido en el Tribunal de Justicia el 17 dediciembre de 2019, en el procedimiento entre Van Ameyde España, S. A. y GES, Seguros y Reaseguros, S. A. hace que tenga una particular importancia práctica de la cuestión para el mercado asegurador español, lo que nos invita a un comentario sintético aplicando nuestro método habitual y siguiendo la senda que recorrimos, por última vez, en la entrada de este blog del pasado día 8 del mes en curso sobre "La obligación de asegurar un vehículo matriculado en un Estado miembro de la UE: Interpretación amplia del TUUE en su Sentencia de 29 de abril de 2021".

2.- Supuesto de hecho

a) El 3 de abril de 2014 se produjo un accidente de tráfico en el que se vio implicado un vehículo articulado formado por un camión-tractor y un semirremolque y a raíz del cual sufrió daños el semirremolque. Ha quedado acreditado que el accidente se debió a la negligencia del conductor del camión-tractor y que los daños causados al semirremolque son imputables exclusivamente a aquel.

b) El camión-tractor era propiedad de Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda, sociedad portuguesa, y la responsabilidad civil obligatoria derivada de su circulación estaba asegurada por la sociedad Açoreana, también portuguesa, representada en España por Van Ameyde.

c) El semirremolque pertenecía a Caixarenting, S. A. U., que lo había arrendado en régimen de arrendamiento financiero a Primafrío, S. L. Esta última había suscrito -para la cobertura de los daños materiales sufridos por el semirremolque- una póliza de seguro con GES Seguros, habiéndose suscrito el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación del semirremolque con Seguros Bilbao, S. A., que no ha sido parte en el litigio pendiente ante el órgano jurisdiccional remitente.

3.- Conflicto jurídico

a) Al haber abonado GES Seguros a Primafrío la cantidad de 34 977,33 euros en concepto de indemnización por los daños causados al semirremolque, aquella interpuso el 13 de marzo de 2015 ante el Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado una demanda por la que solicitaba que se condenara a Van Ameyde al pago, en concepto de indemnización, de dicha cantidad, más los intereses legales. En apoyo de su demanda, GES Seguros alegaba en particular que, conforme a la normativa vigente cuando ocurrieron los hechos del litigio principal, el camión-tractor y el semirremolque eran vehículos independientes, pertenecientes a propietarios distintos y cada uno cubierto por un seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de su circulación. Por ello, no podía considerarse que el semirremolque fuera la carga de la cabeza tractora ni una cosa transportada por esta, en el sentido del artículo 5.2 de la Ley sobre el seguro de vehículos automóviles. Por consiguiente, según GES Seguros, la exclusión de la cobertura del seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, prevista endicha disposición, no era aplicable.

b) La demanda fue desestimada mediante Sentencia de 14 de julio de 2016, por entenderse que el semirremolque debía considerarse una carga o una cosa transportada por el camión-tractor.

c) GES Seguros interpuso recurso de apelación ante la Audiencia Provincial de Huelva, que lo estimó por Sentencia de 22 de diciembre de 2016. La Audiencia Provincial consideró que la exclusión de la cobertura del seguro obligatorio prevista en el artículo 5, apartado 2, de la Ley sobre el seguro de vehículos automóviles respecto a los daños materiales causados a las cosas transportadas en el vehículo asegurado no era aplicable. Por consiguiente, los daños causados al semirremolque sí estaban cubiertos por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación del camión-tractor. A juicio de dicho órgano jurisdiccional, no podía considerarse que el semirremolque fuera la carga del camión-tractor puesto que, en particular, tal exclusión no hacereferencia a los daños causados a las cosas transportadas «por» el vehículo asegurado, sino a las cosas transportadas «en» el vehículo asegurado.

d) Van Ameyde interpuso recurso de casación contra la citada Sentencia de 22 de diciembre de 2016 ante el Tribunal Supremo, alegando que, con arreglo al mencionado artículo 5., los daños causados al semirremolque están excluidos de la cobertura del seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación del camión-tractor. A este respecto, Van Ameyde sostiene concretamente

que, cuando se produjo el accidente, el camión-tractor y el semirremolque formaban una «unidad funcional».

e) La Sala Primera de lo Civil del Tribunal Supremo decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial: "¿Se opone al artículo 3, párrafo último, de la [Directiva 2009/103], en relación con el artículo 1 de la misma Directiva, una interpretación de la normativa nacional (artículo 5, apartado 2, de la [Ley sobre el seguro de vehículos automóviles]) que, en casos como los del litigio principal, considera que los daños del semirremolque están excluidos de la cobertura del seguro obligatorio del camión-tractor o cabeza tractora por equiparar el semirremolque a las cosas transportadas en el camión-tractor o cabeza tractora, o incluso por considerar que a los efectos de los daños materiales el semirremolque forma un solo vehículo con el camión-tractor o cabeza tractora?"

Las incertidumbres interpretativas del Derecho de la UE que llevan a la Sala Primera de lo Civil del Tribunal Supremo -en cuanto órgano jurisdiccional remitente- a plantear la cuestión ñueden sintetizarse del siguiente modo, atendiendo al texto de la Sentencia del TJUE de 10 de junio de 2021:

e.1) Aunque el camión-tractor y el semirremolque son vehículos independientes, sujetos por separado, como tales, a la obligación de seguro; la Directiva 2009/103 no contiene ninguna disposición expresa relativa a la forma en que debe determinarse la responsabilidad, ni frente a terceros ni entre sí, en caso de accidente en el que esté implicado un vehículo articulado, compuesto por estos dos elementos.

e.2) No obstante, según su propia jurisprudencia, la responsabilidad de los distintos elementos de un vehículo articulado frente a terceros perjudicados es solidaria y el artículo 19, apartado 2, del Reglamento del seguro obligatorio de vehículos automóviles regula el reparto interno de responsabilidades.

e.3) Sin embargo, esta última disposición no determina cómo deben repartirse la responsabilidad los aseguradores de los distintos vehículos que conforman un vehículo articulado cuando, como sucede en el asunto del que conoce, los daños sufridos por uno de ellos sean exclusivamente imputables al otro.

e.4) Concluye que dicha disposición no permite responder a la cuestión de si los daños materiales causados al semirremolque deben estar cubiertos por el seguro obligatorio de responsabilidad civil de la cabeza tractora.

e.5) Añade que las interpretaciones opuestas del artículo 5, apartado 2, de la Ley sobre el seguro de vehículos automóviles, efectuadas en casos como este en primera instancia y en apelación, se encuentran también en la jurisprudencia de las audiencias provinciales.

e.6) Concluye que, como debe resolver este conflicto, se pregunta si la interpretación de esa disposición en el sentido de que excluye de la cobertura del seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un camión-tractor los daños causados al semirremolque que lleva enganchado en casos como los pendientes ante él, por considerarse que el semirremolque es equiparable a la carga del camión-tractor o a las cosas transportadas por este, o incluso por considerarse que el camión-tractor y el semirremolque forman un solo vehículo cuyos respectivos seguros obligatorios cubrirían únicamente los daños materiales causados a terceros distintos de los propietarios de uno y otro vehículo, menoscaba o disminuye la cobertura de los daños materiales por el seguro obligatorio de vehículos automóviles que prevé el artículo 3, párrafo último, de la Directiva 2009/103, en relación con su artículo 1.

4.- Doctrina del TJUE

4.1.- Derecho interpretado

Podemos destacar dos bases normativas esenciales de la Sentencia del TJUE de 10 de junio de 2021 que son:

a) En cuanto al Derecho de la UE, dos preceptos de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO 2009, L 263, p. 11) que son: El artículo 3, titulado "Obligación de asegurar los vehículos automóviles"[16] en relación con el artículo 1 que

16 Que dispone lo siguiente: *"Cada Estado miembro adoptará todas las medidas apropiadas, sin perjuicio de la aplicación del artículo 5,para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio, sea cubierta mediante un seguro. Los daños que se cubran, así como las*

contiene las siguientes definiciones relevantes para el caso: "1) vehículo"[17] y "2) perjudicado"[18].

b) En cuanto al Derecho español, el artículo 5.2 de la Ley sobre el seguro del automóvil, sobre el "ámbito material y exclusiones", en su versión aplicable al litigio principal[19].

4.2.- La divisibilidad de los vehículos y sus consecuencias en la cobertura diferenciada de los daños causados en el seguro obligatorio de la responsabilidad civil del automóvil

Partiendo de estas bases, el TJUE en su Sentencia e 10 de junio de 2021 declara: "*El artículo 3, párrafos primero, segundo y último, de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, en relación con su artículo 1, puntos 1 y 2, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una interpretación de la normativa nacional que excluye de la cobertura y, por tanto, de la indemnización, por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un camión-tractor, los daños materiales causados por este al semirremolque enganchado a él cuando tuvo lugar el accidente".*

Y, para llegar a esta interpretación flexible de las facultades normativas de adaptación de la Directiva 2009/103/CE por los Estados miembros en aspectos básicos de la responsabilidad civil del automóvil; el TJUE razona siguiendo un hilo argumental que comparte ciertos pasos con Sentencias precedentes y que podemos resumir en los enunciados siguientes:

4.2.1.- El concepto de "vehículo" en la Directiva 2009/103

El punto lógico de partida reside el concepto de «vehículo» diciendo al respecto los apartados 27 y 28 de la Sentencia: "27. El concepto de «vehículo» se define en el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103 como «todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados. 28. Del tenor literal de estas disposiciones se desprende sin ambigüedad que tanto un camión-tractor como un remolque, o un semirremolque, constituyen, individualmente considerados, un «vehículo», en el sentido de dicha disposición, y deben, por consiguiente, y sin perjuicio del ejercicio por el Estado miembro de su estacionamiento habitual de la facultad de establecer excepciones prevista en el artículo 5 de la referida Directiva, ser objeto cada uno de un contrato suscrito con una compañía de seguros con el fin de garantizar, dentro de los límites definidos por el Derecho de la Unión, la responsabilidad civil que resulta de su circulación".

4.2.2.- Las finalidades de la Directiva 2009/103: la libre circulación de vehículos y la protección de las víctimas de accidentes de circulación

Sentada la noción objetiva del vehículo, el TJUE avanza en su razonamiento identificando las finalidades de política legislativa que informan la Directiva 2009/103 diciendo al respecto el apartado 34 de la Sentencia: "34. Por consiguiente, procede recordar en segundo lugar que los considerandos de la Directiva 2009/103 ponen de manifiesto que esta, al igual que las directivas relativas al seguro de la responsabilidad civil que resulta dela circulación de vehículos automóviles que la precedieron, tiene por objeto, por una parte, garantizar la libre circulación tanto de los vehículos automóviles con estacionamiento habitual en el territorio de la Unión como de los ocupantes de dichos vehículos y, por otra parte, garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos automóviles reciban un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Unión en que haya ocurrido el accidente (sentencias de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado28 y jurisprudencia citada, y de 14 de septiembre de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681,apartado 35)".

---

modalidades de dicho seguro, se determinarán en el marco de lasmedidas contempladas en el párrafo primero. [...] El seguro contemplado en el párrafo primero cubrirá obligatoriamente los daños materiales y corporales".

17 Como *"todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados".*

18 Como *"toda persona que tiene derecho a la reparación del daño causado por un vehículo ...)".*

19 Que precisa lo siguiente: *"La cobertura del seguro de suscripción obligatoria tampoco alcanzará a los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas ni por los bienes de los que resulten titulares el tomador, el asegurado, el propietario o el conductor, así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores".*

4.2.3.- Límites a la vocación armonizadora de la Directiva 2009/103 y márgenes normativos de los Estados miembros

El TJUE va precisando su razonamiento al decir, en los apartados 36, 37 y 38 de la Sentencia: "36. No obstante, la obligación de cobertura por el seguro de responsabilidad civil de los daños causados a los terceros por la circulación de vehículos automóviles es distinta del alcance de la indemnización de estos daños en virtud de la responsabilidad civil del asegurado. En efecto, mientras que la primera está garantizada y definida por la normativa de la Unión, la segunda se rige, fundamentalmente, por el Derecho nacional (sentencias de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 30 y jurisprudencia citada, y de 14 de septiembre de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, apartado 46). 37. En efecto, del objeto de la Directiva 2009/103 y de su tenor literal se desprende que la finalidad de esta, lo mismo que sucede con las directivas que codifica, no es armonizar los regímenes de responsabilidad civil delos Estados miembros y que, en el estado actual del Derecho de la Unión, estos tienen libertad para definir el régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros derivados de la circulación de vehículos automóviles (sentencias de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 31 y jurisprudencia citada, y de 14 de septiembre de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681,apartado 47). 38. En consecuencia, y a la luz en particular del artículo 1, punto 2, de la Directiva 2009/103, en el estado actual del Derecho de la Unión, en principio los Estados miembros tienen libertad para definir, en el marco de sus sistemas de responsabilidad civil, en particular, los daños causados por vehículos automóviles que deben repararse, el alcance de la indemnización de dichos daños y las personas que tienen derecho a dicha indemnización (sentencias de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 32, y de23 de enero de 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, apartado 30)".

4.2.4.- Los límites externos de los Estados miembros: la cobertura mínima del seguro obligatorio y el "efecto útil" de las disposiciones

El TJUE completa su razonamiento identificando dos límites externos que deben respetar los Estados miembros al promulgar sus normativas nacionales que incorporen los mandatos armonizadores de la Directiva 2009/103 que son:

a) La cobertura mínima del seguro obligatorio

Diciendo al respecto el apartado 41 de la Sentencia: "En lo relativo a la cobertura por el seguro obligatorio de los daños causados por los vehículos automóviles que deben repararse según el Derecho nacional en materia de responsabilidad civil, procede señalar que, si bien es cierto que el artículo 3, párrafo segundo, de la Directiva 2009/103 deja a los Estados miembros libertad para determinar los daños cubiertos y las modalidades del seguro obligatorio, dicha Directiva restringe esta libertad en la medida en que hace obligatoria la cobertura de ciertos daños por unos importes mínimos determinados. Entre estos daños cuya cobertura es obligatoria figuran, en particular, los «daños materiales», como precisa el artículo 3, párrafo último, de la Directiva 2009/103 (véase, por analogía, la sentencia de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartados 34 y 37).

b) El "efecto útil" de las disposiciones

Diciendo al respecto los apartados 44 y 45 de la Sentencia: "44. Además, aunque es verdad que el Tribunal de Justicia ha considerado en reiteradas ocasiones que, a fin de garantizar el efecto útil de las disposiciones del Derecho de la Unión relativas al seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de los vehículos automóviles, estas disposiciones debían interpretarse en el sentido de que se oponían a las normativas nacionales que menoscababan ese efecto útil, por cuanto, al excluir de oficio o al limitar de manera desproporcionada el derecho de la víctima a obtener una indemnización por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, comprometían la realización del objetivo de protección de las víctimas de accidentes de tráfico, constantemente perseguido y reforzado por el legislador de la Unión (véase, en este sentido, la sentencia de 14 de septiembre de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, apartados 38 y 49 y jurisprudencia citada), no sucede así con una interpretación de una normativa nacional como la controvertida en el asunto principal. 45. En efecto, el propietario o el poseedor de un semirremolque dañado en circunstancias como las del litigio principal no puede ni asimilarse a esas personas que el legislador de la Unión considera especialmente vulnerables ni equipararse a las víctimas que justificaron tales interpretaciones del Derecho de la Unión".

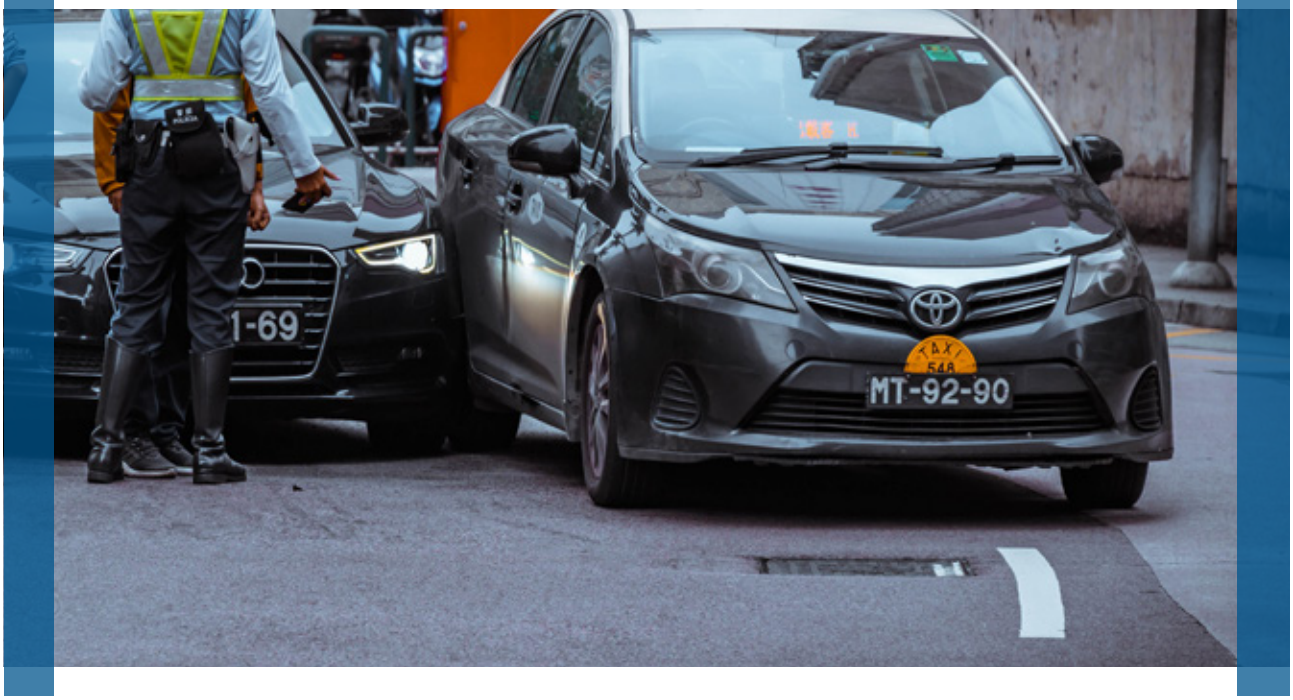
IV.- CONCLUSIONES

Primera: En general, destaca la amplitud de las interpretaciones del TJUE sobre los elementos del seguro de responsabilidad civil del automóvil motivada por dos finalidades esenciales: Primero, otorgar la máxima protección a las víctimas y los perjudicados por accidentes de automóvil y sus herederos. Segundo, facilitar la libre circulación de vehículos en el seno de la UE.

Segunda: La Directiva 2009/103 establece dos límites externos que deben respetar los Estados miembros al promulgar sus normativas nacionales que incorporen los mandatos armonizadores: la cobertura mínima del seguro obligatorio y el "efecto útil" de tales disposiciones.

Tercera: La jurisprudencia del TJUE parte del carácter objetivo del concepto básico de "vehículo" en la Directiva 20009/103. De tal manera que este concepto opera con independencia de factores funcionales (el uso que se haga o pueda hacerse del vehículo en cuestión) y subjetivos (la intención del propietario o de cualquier otra persona de utilizarlo efectivamente).

Cuarta: La jurisprudencia del TJUE restablece una noción amplia de la "circulación de vehículos" que abarca una situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado (Sentencia de 15 de noviembre de 2018) y la situación de un siniestro acaecido a un vehículo estacionado en un garaje, que se incedndia (Sentencia de 20 de junio de 2019).

Quinta: La jurisprudencia del TJUE establece una noción amplia de la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil del automóvil que abarca la situación de un vehículo que sigue estando matriculado en un Estado miembro y es apto para circular, pero se encuentra estacionado en un terreno privado por la mera decisión de su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo (Sentencia de 4 de septiembre de 2018); de un vehículo que está matriculado en un Estado miembro, siempre que dicho vehículo no haya sido legalmente retirado de la circulación con arreglo a la normativa nacional aplicable (Sentencia de 29 de abril de 2021).

Sexta: La jurisprudencia del TJUE establece la separabilidad del vehículo y del remolque a efectos del seguro separado de tal manera que la normativa nacional puede excluir de la cobertura y, por tanto, de la indemnización por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un camión-tractor, a los daños materiales causados por este al semirremolque enganchado a él cuando tuvo lugar el accidente (Sentencia de 10 de junio de 2021).