

El concepto de "hecho de la circulación" en la jurisprudencia comunitaria

El Tribunal de Justicia de la UE establece que la caída de una persona por una mancha de aceite vertida en un garaje por un vehículo es un hecho de la circulación.

Auto del Tribunal de Justicia de la UE de 11 de diciembre de 2019

José A. Badillo Arias

Delegado Territorial de Madrid

Consorcio de Compensación de Seguros

1. Introducción

Para que pueda hablarse de un accidente amparado por la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobada por el RDL 8/2004, de 29 de octubre (LRCSCVM), debe ser calificado como un "hecho de la circulación" ocasionado por un "vehículo a motor". Si no se dan estos dos presupuestos, no es aplicable la normativa especial establecida en la LRCSCVM y en su Reglamento.

Estamos ante los dos presupuestos más elementales y determinantes de la responsabilidad civil derivada de la circulación viaria. Por tal motivo, se ha cuestionado por la doctrina que estos dos conceptos, que determinan el ámbito de aplicación de la Ley, hayan sido relegados por el artículo 1.6 de la LRCSCVM a su desarrollo reglamentario.

En la actualidad, estos dos conceptos se están analizando por parte de las instituciones comunitarias con la finalidad de adaptar la normativa de los Estados miembros a la jurisprudencia más reciente del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, iniciada por la STJUE, de 4 de septiembre de 2014 (caso Vnuk), que fue seguida por las SSTJUE, de 28 de noviembre de 2017 (caso Rodrigues de Andrade), 20 de diciembre de 2017 (caso Núñez Torreiro), 4 de septiembre de 2018 (caso Juliana), 15 de noviembre de 2018 (caso Balcia Insurance), 20 de junio de 2019 (caso LDA) y el Auto de 11 de diciembre de 2019 (caso Zurich Insurance), que es el objeto de este comentario.

Estas resoluciones judiciales están configurando los conceptos de "vehículo a motor", que sí está definido en la Directiva codificada de 2009 y, sobre todo, el concepto de "circulación de vehículos", que no está definido en dicha Directiva, si bien, como después analizaremos, el Tribunal de Justicia de la UE lo está perfilando, puesto que, como afirmó en la STJUE de 4 de septiembre de 2014, caso Vnuk, se trata de un concepto autónomo del que no puede dejarse su interpretación a la apreciación de cada Estado miembro. Esta afirmación es, quizá, la



La definición reglamentaria de hecho de la circulación tiene que relacionarse con la conducción de vehículos, incluso aunque estén con el motor parado, porque también en estos casos puede suponer un riesgo para los usuarios de la vía (pensemos en los accidentes que se ocasionan por no activar correctamente los mecanismos de seguridad del vehículo, dando lugar a su desplazamiento sin conductor).

Por tanto, no es necesario, en ocasiones, que el vehículo esté en movimiento por los lugares que hemos indicado para que podamos hablar de accidentes de circulación. En este caso, lo decisivo será que los hechos estén dentro del ámbito de la circulación; es decir, que formen parte del riesgo circulatorio. Los ejemplos más cotidianos son los incendios de vehículos que ocasionan daños a otros vehículos o bienes, las caídas de motos o desplazamiento de vehículos sin estar en marcha con el mismo efecto, los daños producidos al subir o bajar de un vehículo, etc.

que ha dado lugar a que a raíz de esta Sentencia se hayan planteado por órganos judiciales de los Estados miembros distintas cuestiones prejudiciales sobre esta materia, que han dado lugar a las sentencias indicadas en el párrafo anterior.

Por lo dicho, el 24 de mayo de 2018 fue presentada a la Comisión Europea la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se modifica la Directiva 2009/103/CEE 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 el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

2. El concepto de "hecho de la circulación"

La noción de "hecho de la circulación" o, en la terminología del TJUE, "circulación de vehículos", está sometida actualmente, como se ha dicho, a revisión por parte de las instituciones comunitarias, con la finalidad de adaptar la normativa de los Estados miembros a la jurisprudencia más reciente del Tribunal de Justicia de la UE. Por ello, después de analizar la cuestión en nuestro ordenamiento, nos referiremos a estas Sentencias del TJUE, así como a la Propuesta de modificación de la Directiva codificada 2009/103/CEE, sobre el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

2.1. La definición de "hecho de la circulación" en nuestra legislación

La definición de "hechos de la circulación" está regulada en el artículo 2 del vigente Reglamento del Seguro Obligatorio de Automóviles (SOA). El párrafo primero, que establece la regla general de lo que debe entenderse por "hecho de la circulación", mantiene la misma redacción que el Reglamento anterior. Vuelve, por tanto, a referirse al riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor, señalando que "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".

El inciso segundo de este primer párrafo contiene el elemento espacial de la definición. Indica los lugares susceptibles de producirse accidentes o hechos de la circulación: garajes y aparcamientos, vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, tanto urbana como interurbana, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.

Vemos que, respecto al Reglamento que sustituyó, se mantiene la referencia a los garajes y aparcamientos, puesto que las maniobras de salida o de finalización de la conducción en estos lugares generan pequeños riesgos que, aunque pudieran ser discutibles en determinados casos, como la subida o bajada al vehículo que está parado o el golpe con la puerta del vehículo, están dentro del ámbito de la conducción y, en consecuencia, generalmente se consideran hechos de la circulación.

Puede advertirse que con esta definición tan amplia, en principio, será difícil, como había ocurrido anteriormente, que un accidente ocasionado por un vehículo a motor quede fuera del ámbito de aplicación de la normativa especial que comentamos. Tan solo en aquellos casos en los que sea prácticamente imposible el acceso de un vehículo o los supuestos exceptuados expresamente como hechos de la circulación en el vigente Reglamento, como es el caso, muy común, de la realización de actividades industriales o agrícolas, quedarán fuera del ámbito circulatorio.

A este respecto, la doctrina y jurisprudencia vienen considerando que el concepto de "hecho de circulación" tiene un carácter fáctico, que para poder definirlo es necesario atender a una compleja serie de factores, siendo los mismos: el tipo de vehículo utilizado en cada caso, la actividad que están destinados a desempeñar y el lugar en que acaece el hecho dañoso. La norma general es que los hechos de circulación, valorables como tales a los fines que nos ocupan, van ligados a la dinámica propia del vehículo de motor, a su desplazamiento en el espacio para la finalidad de transporte a que responden.

En todo caso, la definición reglamentaria de hecho de la circulación tiene que relacionarse con la conducción de vehículos, incluso aunque estén con el motor parado, porque también en estos casos puede suponer un riesgo para los usuarios de la vía (pensemos en los accidentes que se ocasionan por no activar correctamente los mecanismos de seguridad del vehículo, dando lugar a su desplazamiento sin conductor).

Por tanto, no es necesario, en ocasiones, que el vehículo esté en movimiento por los lugares que hemos indicado para que podamos hablar de accidentes de circulación. En este caso, lo decisivo será que los hechos estén dentro del ámbito de la circulación; es decir, que formen parte del riesgo circulatorio. Los ejemplos más cotidianos son los incendios de vehículos que ocasionan daños a otros vehículos o bienes, las caídas de motos o desplazamiento de vehículos sin estar en marcha con el mismo efecto, los daños producidos al subir o bajar de un vehículo, etc.

Aunque no existe unanimidad al respecto por parte de nuestra jurisprudencia, podemos afirmar que, en general, se entienden estos casos como hechos de la circulación, bien porque se piensa que forman parte del riesgo circulatorio -fallos eléctricos, cortocircuitos, estacionar el coche sin activar los elementos de seguridad, etc.-, bien por los efectos del criterio de imputación de responsabilidad de la LRCSCVM, que obliga a la entidad aseguradora del causante a probar, por ejemplo, que el incendio del vehículo por el que responde fue debido a fuerza mayor, hecho de un tercero o culpa exclusiva de la víctima.

2.2. Excepciones a la consideración de hechos de la circulación

El artículo 2.2 del Reglamento del SOA regula los casos que quedan al margen de la consideración de accidente o hecho de la circulación, como la participación en pruebas deportivas, la realización de tareas industriales o agrícolas, el desplazamiento por vías no aptas para la circulación y la utilización del vehículo como instrumento para la comisión de delitos dolosos.

Son supuestos en los que, pese a producirse el accidente con un vehículo a motor, e incluso, en algunos casos, en un lugar apto para la circulación, se excluye expresamente en la norma reglamentaria por distintos motivos, por considerarlos ajenos a la actividad circulatoria. La razón de estas exclusiones está claramente justificada, lo que no significa que esté exenta de que en la práctica se planteen distintos problemas por la enorme casuística que se origina. Nos estamos refiriendo a actividades o hechos que no tienen como finalidad circular.

Debemos advertir que, en la actualidad, algunas de estas exclusiones son cuestionables a raíz de la jurisprudencia emanada el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Así, la exclusión como hecho de la circulación de los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, va en contra de lo establecido en la STJUE de 20 de diciembre de 2017. No olvidemos que la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE constituye Derecho Comunitario y, en consecuencia, obliga al Estado legislador a modificar cualquier disposición que se oponga al mismo, según la interpretación dada por dicho tribunal. Asimismo, también los jueces están obligados a aplicar la jurisprudencia dictada por el Tribunal de Justicia en su interpretación del Derecho Comunitario.

2.3. La influencia de la jurisprudencia comunitaria

Sobre esta cuestión debemos insistir en la influencia que está teniendo a favor de la consideración de estos accidentes como hechos de la circulación la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE, que empezó con la STJUE de 4 de septiembre de 2014. En esta sentencia, el Tribunal Europeo nos indicó que si un vehículo realiza una función que le es habitual, estaríamos ante un hecho de la circulación.

Posteriormente, ha habido dos pronunciamientos del Tribunal de Justicia de la UE sobre esta misma cuestión. El primero, planteado por un tribunal portugués, fue resuelto en la STJUE de 28 de noviembre de 2017. Se trataba de una reclamación de los perjudicados de una ciudadana portuguesa, que había fallecido en un accidente ocurrido en una explotación agraria en la que trabajaba.

En este caso, fue aplastada por un tractor que estaba inmovilizado en un camino llano de tierra con el motor en marcha para accionar una bomba pulverizadora de herbicida. El Tribunal comunitario concluyó que los daños causados por vehículos-maquinaria de trabajo, solo deben quedar cubiertos por el SOA cuando son utilizados como medio de transporte, cuestión que no se daba en este supuesto.

El segundo caso, resuelto en la STJUE, de 20 de diciembre de 2017, se refiere a una cuestión prejudicial planteada por un Tribunal Español (Audiencia Provincial de Albacete). Los hechos se refieren al accidente ocasionado a un teniente del ejército, ocupante de un vehículo, cuando estaba participando en unos ejercicios militares nocturnos en un campo de maniobras situado en Chinchilla (Albacete).

En este caso, el Tribunal Comunitario sostuvo que el vehículo militar estaba siendo utilizado como medio de transporte en el momento en que volcó y, por tanto, que el concepto de "circulación de vehículos" del artículo 3 de la Directiva 2009/103, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional (art. 2 del RD 1507/2008), que permite excluir de la cobertura del SOA los daños ocasionados por la conducción de vehículos automóviles por vías y terrenos "no aptos para la circulación", salvo aquellos que, sin tener tal actitud, sean no obstante "de uso común".

Más recientemente, se ha vuelto a pronunciar el TJUE sobre esta materia. Ha sido en la Sentencia del TJUE de 15 de noviembre de 2018. En este caso, el Tribunal Europeo resuelve una cuestión planteada por un Tribunal de Letonia, que le pregunta si el concepto de "circulación de vehículos" regulado en la Directiva codificada de 2009, comprende una situación como la del litigio principal, es decir, la apertura de las puertas de un vehículo estacionado, que ocasiona daños al vehículo que estaba a su lado. El TJUE concluye en esta Sentencia que "El art. 3 de la Directiva 72/166, 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".

En el año 2019, ha habido otros dos pronunciamientos del TJUE. El primero de ellos, planteado por nuestro Tribunal Supremo, tiene que ver con los daños provocados a raíz del incendio sufrido en el circuito eléctrico de un vehículo, adquirido por su propietario días antes, el día 20 de agosto de 2013. El vehículo se encontraba, en el momento de ocurrir el incendio a las 3:00 horas del día de autos, aparcado en el interior del garaje de una vivienda unifamiliar, propiedad de la empresa Industrial Software Indusoft S.L., donde llevaba estacionado sin circular desde hacía más de veinticuatro horas. El TS le pregunta al Tribunal comunitario si se opone al artículo 3 de la Directiva 2009/103/CE, 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.

El TJUE, en su sentencia de 20 de junio de 2019, estima que está comprendida en el concepto de "circulación de vehículos" una situación en la que un vehículo estacionado en un garaje privado de un inmueble arde, provocando un incendio cuyo origen está en el circuito eléctrico del vehículo y causando daños en el inmueble, a pesar de que el vehículo llevara más de 24 horas parado en el momento en que se produjo el incendio.

El TJUE considera que el estacionamiento y el período de inmovilización del vehículo son estadios naturales y necesarios que forman parte integrante de su utilización como medio de transporte. En consecuencia, el vehículo se utiliza conforme a su función de medio de transporte, en principio, mientras se encuentra estacionado entre dos desplazamientos.

El segundo asunto visto por el Tribunal Comunitario en el año 2019 es el relativo a la caída de una persona por una mancha de aceite en un garaje, que es el objeto de este comentario y, por ello, lo analizamos en el apartado tercero de este artículo.

2.4. La modificación de la Directiva de Automóviles

Una vez analizadas las últimas Sentencias del TJUE, debemos advertir que la Directiva codificada de 2009 no establece una definición de “circulación de vehículos”. Por este motivo, está siendo el TJUE el que está elaborando su doctrina sobre esta cuestión, afirmando en algunas de sus resoluciones que, por un lado, el concepto de “circulación de vehículos” constituye un concepto autónomo del Derecho de la Unión, cuya interpretación no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro; y, por otro, 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.

Esto ha dado lugar a que la razón fundamental de la Propuesta de modificación de la citada Directiva sea para recoger la citada doctrina del Tribunal comunitario. De este modo, la Propuesta, de 24 de mayo de 2018, indica que: “Una serie de sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en particular las dictadas en los asuntos Vnuk, Andrade y Torreiro, han clarificado el ámbito de aplicación de la Directiva”. A continuación, añade que “... en aras de la claridad y la seguridad jurídica, la presente propuesta codifica la jurisprudencia del Tribunal en la legislación de la UE. De esta manera se garantiza la incorporación uniforme de la jurisprudencia del Tribunal a la legislación nacional”.

Como hemos visto, el TJUE parte de una concepción muy amplia de lo que debe entenderse por “circulación de vehículos”, teniendo en cuenta la función que le es propia a cada vehículo, así como cuando se utiliza como medio de transporte, independientemente de la vía o terreno por el que circule, o en los casos de subida y bajada de los mismos. También ha sostenido que los daños que ocasione un vehículo inmovilizado están dentro del concepto de “circulación de vehículos” si su destino es servir de medio de transporte (STJUE de 20 de junio de 2019).

Por ello, la Propuesta de modificación de la Directiva de 2009, añade un apartado 1 bis a su artículo 1, disponiendo que circulación de vehículos es “toda utilización de ese vehículo, habitualmente destinado a servir de medio de transporte, que sea conforme con la función habitual del vehículo, independientemente de las características de este, del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil y de si está parado o en movimiento”.

En la actualidad, estamos inmersos en este proceso legislativo y no podemos aventurar cuál va a ser el devenir de esta Propuesta, puesto que hay bastantes matices que se deben abordar y no parece que todavía haya consenso por parte de los Estados miembros.

3. Análisis del Auto del Tribunal de Justicia de la UE de 11 de diciembre de 2019

En este caso, la propietaria de un vehículo automóvil tenía suscrito un seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles con Zurich Insurance. Dicho vehículo era aparcado de manera habitual en una plaza de garaje privada de la propietaria. Debido a su estado mecánico, el vehículo venía sufriendo escapes de aceite y otros fluidos, que terminaron extendiéndose a las plazas adyacentes.

El 19 de septiembre de 2015, la actora, al dirigirse a recoger su propio vehículo, que se encontraba aparcado en una esas plazas adyacentes, resbaló sobre la mancha de aceite y tras caer al suelo sufrió daños personales. Por ello reclamó extrajudicialmente a la aseguradora del vehículo del que procedían los vertidos y, tras la negativa de esta, interpuso una demanda contra la propietaria del vehículo y su aseguradora, alegando que había sufrido lesiones como consecuencia de un accidente de circulación y solicitando que se la indemnizara por los daños personales y materiales que había sufrido a resultas de su caída.

El Juzgado de primera instancia estimó las pretensiones de la actora, al entender que, efectivamente, estamos ante un hecho de la circulación, puesto que la circulación por garajes es una situación contemplada en nuestra normativa

nacional como tal. Ante esta resolución, tanto la propietaria como su aseguradora recurrieron en apelación ante la Audiencia Provincial (AP) de Zaragoza, la cual, ante las dudas surgidas plantea una cuestión prejudicial ante el TJUE.

En dicho sentido, la AP de Zaragoza estima que la cuestión central del presente asunto consiste en determinar si, a la luz del artículo 3 de la Directiva 2009/103/CEE, una situación como la del litigio principal, en la que el uso ordinario del vehículo lleva a que, por su estado mecánico, se manche de aceite la plaza de aparcamiento en la que este se estaciona habitualmente y los alrededores de la misma, generando un riesgo para terceros, puede considerarse un "hecho de la circulación", y por lo tanto quedar comprendida en la obligación de aseguramiento de los vehículos de motor.

El Tribunal Comunitario, en sus considerandos, alude, como ya hizo en las SSTJUE a las que nos hemos referido en los párrafos precedentes, al doble objetivo de la Directiva de Automóviles (2009/103/CEE), de garantizar, por un lado, 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, de 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.

Además, insiste, como ya dijo en su STJUE, de 20 de junio de 2019 (incendio de vehículo), en que 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.

Así, el TJUE, para justificar su decisión final, se refiere a las anteriores sentencias sobre esta cuestión, señalando 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/CEE. Tampoco es determinante que el motor del vehículo en cuestión estuviera o no en marcha en el momento de producirse el accidente (STJUE 20 de junio 2019).

Finalmente, resuelve que procede responder a la cuestión prejudicial planteada, en que el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103/CEE, debe interpretarse en el sentido que está comprendida en el concepto de "circulación de vehículos", que figura en esta disposición, una situación en la que un vehículo que ha realizado maniobras o que ha sido estacionado en un garaje privado, conforme a su función de medio de transporte, propicia un accidente acaecido en ese garaje.

4. Conclusiones

En el Auto de 11 de diciembre de 2019, el TJUE vuelve a referirse a los que debe entenderse por “circulación de vehículos” y, como hemos visto, amplía este concepto, dándole, una vez más, esa dimensión extensiva y protectora para las víctimas de los accidentes de circulación. Así, va a ser difícil que cualquier accidente ocasionado por un vehículo a motor quede fuera de ser considerado como “hecho de la circulación”, cubierto por el preceptivo seguro de responsabilidad civil o, en caso de no tenerlo, por el fondo de garantía del país donde el vehículo interviniente tenga su estacionamiento habitual.

Como puede apreciarse, no solo de esta última resolución, sino en todas las que ha dictado sobre este asunto, el Tribunal Comunitario hace una interpretación amplia del concepto de “hecho de circulación”, contemplando situaciones en la que el vehículo está aparcado, circulando por vías que no son aptas para la circulación, realizando actividades agrarias, etc. Esta interpretación extensiva, en cierta medida, choca con las previsiones del artículo 2 del Reglamento del SOA, que establece algunas exclusiones que irían en contra de la jurisprudencia comunitaria.

Esta situación genera para los distintos agentes que debemos interpretar estos asuntos cierta inseguridad jurídica. Además, estas resoluciones también podrían tener incidencia en la forma de aseguramiento de ciertos vehículos en nuestro país. En la actualidad, lo que podríamos considerar como actividades empresariales, industriales o agrícolas, se aseguran mediante un seguro de responsabilidad civil propio para este tipo de actividades, distinto del SOA. En otros casos, estos vehículos están amparados por el seguro de responsabilidad civil de explotación de la empresa para la que realizan dichas labores. Obviamente, cuando estos vehículos, además de realizar estas actividades, circulan por vías públicas, privadas o de uso común, también deben ir provistos del correspondiente SOA.

En todo caso, esperemos que pronto concluyan los trabajos de modificación de la Directiva 2009/103/CEE que, como hemos indicado, pretende, entre otras cosas, integrar la jurisprudencia comunitaria sobre el concepto de “circulación de vehículos”. De este modo, una vez aprobada la citada modificación, deberemos adaptar nuestra normativa a sus previsiones, lo que dará lugar a que se aclaren las contradicciones actuales y, sobre todo, se conseguirá la necesaria seguridad jurídica.