

La obligación del propietario de un vehículo a motor de suscribir el seguro de responsabilidad civil obligatorio: comentarios en torno al Dictamen del Abogado General del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 26 de abril de 2018 en el asunto prejudicial C-80/2017

Alejandro Izuzquiza Ibáñez de Aldecoa

Director de Operaciones

Consortio de Compensación de Seguros

Introducción: la razón de este artículo

En tiempos recientes han sido numerosas las cuestiones prejudiciales que han sido sometidas por los tribunales de justicia nacionales al Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE en adelante) relativas al seguro obligatorio de responsabilidad civil de automóviles. Este es un fenómeno que, en su momento, ha sido puesto de relieve por la propia Comisión Europea a la hora de justificar la oportunidad de revisar la vigente Directiva Codificada 2009/103/CE, por la que se refundieron las cinco Directivas existentes sobre la materia.



En el asunto prejudicial C-80/17, conocido como “asunto Juliana”, se suscitan dos cuestiones del máximo interés para la gestión de las indemnizaciones a perjudicados por accidentes de circulación con cargo al seguro obligatorio de responsabilidad civil de automóviles.

Por una parte, se plantea hasta dónde cabe extender la obligación de aseguramiento de un vehículo a motor.

En segundo lugar, se plantea la cuestión de si, en el caso de que efectivamente tuviera que estar asegurado el vehículo, el Fondo de Garantía que ha indemnizado a la víctima del accidente puede extender su acción de recobro no sólo frente al conductor del vehículo sin seguro responsable del accidente, sino también frente al propietario que no conducía y no intervino en el accidente.

Especial trascendencia han tenido los pronunciamientos del TJUE en los conocidos como casos Vnuk (Eslovenia), Nuñez Torreiro (España) y Andrade (Portugal), que la Comisión Europea ha tratado de trasladar a su reciente propuesta de modificación de la Directiva, emitida en mayo de 2018 y que en estos momentos se encuentra en curso de tramitación.

A estos tres importantísimos procedimientos que afectan al ámbito de aplicación de la Directiva y, por tanto, del seguro obligatorio de responsabilidad de automóviles, al centrarse en lo que cabe entender por “hecho de la circulación” o “uso del vehículo a motor” a efectos de la Directiva, se acaba de unir un muy reciente cuarto pronunciamiento, igualmente de análoga relevancia: el recaído el 4 de septiembre de 2018 en el asunto C-80/17, conocido como “asunto Juliana”, que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal Supremo de Portugal en febrero de 2017.

Existe una natural tendencia a detenerse en la lectura de las Sentencias del TJUE y a debatir su contenido. No obstante, en procedimientos prejudiciales tan relevantes como los ya citados, es sumamente importante leer y conocer las opiniones y las argumentaciones expuestas por el Abogado General al Tribunal en su Dictamen previo, y muy especialmente en aquellos casos, como ocurre en el “asunto Juliana”, en los que las conclusiones del Abogado General son seguidas a continuación por el Tribunal en su veredicto.

En este caso, además, los expertos han considerado el Dictamen del Abogado General muy clarificador y muy expresivo de la orientación protectora de los perjudicados por los accidentes de circulación seguida por las Directivas y por el propio TJUE. De ahí que merezca la pena detenernos en el contenido del Dictamen, emitido el 26 de abril de 2018, y ello al margen del contenido del fallo final del TJUE, de 4 de septiembre de 2018, el cual, como ya hemos avanzado, se alinea sin duda con las conclusiones del Abogado General.

Para ello me referiré, en primer lugar, a la importancia que, a mi juicio, tienen las dos cuestiones prejudiciales que se han suscitado en este “asunto Juliana”, a lo que dedicaré el apartado 1.

A continuación, en el apartado 2, explicaré el contenido del Dictamen del Abogado General.

Finalmente, en el apartado 3, concluiré con dos importantes consecuencias que, a mi juicio, se pueden extraer de los razonamientos contenidos en dicho Dictamen.

Con carácter previo, recordemos sucintamente el caso sometido al TJUE y respecto del cual se emitió el Dictamen del Abogado General:

- La propietaria de un vehículo matriculado en Portugal dejó de conducirlo por problemas de salud y lo dejó estacionado en el patio de su casa.
- El hijo de la propietaria tomó posesión del vehículo sin autorización de su madre y sin su conocimiento. Se salió de la carretera y fallecieron el conductor y dos pasajeros.
- El Fondo de Garantía de Portugal indemnizó a los derechohabientes de los pasajeros y demandó a continuación a la propietaria y a la hija del conductor, solicitando el reembolso.
- El Tribunal de 1ª Instancia estimó las pretensiones del Fondo de Garantía, pero el Tribunal de Relação (Audiencia) concluyó que no existía la obligación de suscribir un seguro y anuló la sentencia de primera instancia.
- El Fondo de Garantía recurrió en casación ante el Tribunal Supremo, que finalmente decidió suspender el procedimiento y plantear al TJUE las dos siguientes cuestiones prejudiciales:
 - ¿Debe interpretarse el artículo 3 de la Primera Directiva en el sentido de que la obligatoriedad de contratar un seguro de responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos automóviles abarca incluso aquellas situaciones en las que, por decidirlo así su propietario, el vehículo se encuentra inmovilizado en una finca particular, fuera de la vía pública o bien debe interpretarse en el sentido de que, en tales circunstancias, no recae sobre el propietario del vehículo la obligación de asegurarlo, sin perjuicio de la responsabilidad que el Fondo asuma frente a los terceros perjudicados, especialmente en el supuesto de hurto de uso del vehículo?
 - ¿Debe interpretarse el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva en el sentido de que el Fondo tiene derecho de subrogación frente al propietario del vehículo, con independencia de la responsabilidad de este último por el accidente o bien debe interpretarse en el sentido de que la subrogación del Fondo frente al propietario depende de que concurran los presupuestos de la responsabilidad civil, especialmente del hecho de que, en el momento de producirse el accidente, el propietario tuviera la dirección efectiva del vehículo?

1. El especial interés de las dos cuestiones prejudiciales planteadas por el Tribunal de Portugal al Tribunal de Justicia de la Unión Europea

En el asunto prejudicial C-80/17, conocido como “asunto Juliana”, se suscitan dos cuestiones del máximo interés para la gestión de las indemnizaciones a perjudicados por accidentes de circulación con cargo al seguro obligatorio de responsabilidad civil de automóviles.

Por una parte, se plantea hasta dónde cabe extender la obligación de aseguramiento de un vehículo a motor. En el caso concreto que nos ocupa el vehículo se encontraba aparcado de forma permanente en el patio de una finca por decisión de su propietaria, quien por razones de salud no estaba en condiciones de utilizarlo.

En las observaciones escritas y durante la vista oral del procedimiento se expusieron opiniones que consideraban desproporcionado exigir el abono de la prima del seguro obligatorio a quien toma la decisión de inmovilizar su vehículo; y es igualmente frecuente en la vida diaria escuchar opiniones de conductores y propietarios de vehículos a motor y de profesionales del seguro que consideran que carece de sentido asegurar un vehículo que se encuentra inutilizado en un garaje en casos en los que, por ejemplo, su propietario ha emprendido un viaje de larga duración o no lo utiliza en época de invierno o durante períodos prolongados del año.

En segundo lugar, se plantea la cuestión de si, en el caso de que efectivamente tuviera que estar asegurado el vehículo, el Fondo de Garantía que ha indemnizado a la víctima del accidente puede extender su acción de recobro no sólo frente al conductor del vehículo sin seguro responsable del accidente, sino también frente al propietario que no conducía y no intervino en el accidente (en nuestro caso, la propietaria que se encontraba seriamente enferma y sometida a tratamiento de diálisis y que, por ello, tenía su vehículo inmovilizado en su finca).

No se trata de un caso excepcional: en los accidentes de circulación producidos por vehículos sin seguro gestionados por el Consorcio de Compensación de Seguros en sus funciones de Fondo de Garantía no es infrecuente que el conductor del vehículo sin seguro que ocasiona el accidente sea persona distinta del propietario y éste, por ignorancia de la Ley, quede sorprendido cuando el CCS le incluye en la acción de recobro a pesar de que no tuvo responsabilidad en la causación del accidente que originó las indemnizaciones de las que deriva la posterior acción de recobro. También se escucharon sobre esta cuestión opiniones en las observaciones escritas y en la vista oral del procedimiento exponiendo que resultaba desproporcionado extender la acción de recobro del Fondo de Garantía frente a una propietaria que no podía conducir su vehículo por razón de su enfermedad y que mantenía dicho vehículo en el interior de su finca y, por tanto, fuera de la vía pública.

Varias son las razones que, en mi opinión, prueban el especial interés que para todos los intervinientes en el procedimiento despertaban las dos cuestiones suscitadas en este asunto prejudicial.

En primer lugar, las controversias que se suscitaron durante el procedimiento, en el que, más allá de las partes, solicitaron personarse Alemania, España, Irlanda, Italia, Estonia y Reino Unido, además de la Comisión Europea. España se personó en el procedimiento precisamente por considerar que ambas cuestiones tenían una indudable trascendencia y mantuvo, junto con la Comisión Europea y Letonia, una posición que podríamos considerar, en líneas generales, opuesta a la expresada por Alemania, y sobre todo, a las expuestas por Irlanda y Reino Unido. En definitiva, a la importancia de las dos cuestiones planteadas por el tribunal de Portugal se unía el interés del debate y las discrepancias entre las posiciones.

El Reino de España no solo presentó observaciones escritas, sino también solicitó intervenir en la vista oral. Mantuvo en ambas fases una clara posición alineada con nuestra vigente legislación en materia de seguro obligatorio de responsabilidad civil de automóviles. Se manifestó en favor de la obligación de aseguramiento del vehículo en cuestión como única forma de garantizar una adecuada “red” de protección a las posibles víctimas de los accidentes de circulación.

En consecuencia, sostuvo, además, la idoneidad de las legislaciones nacionales que –como la portuguesa o la española– optan por habilitar al Fondo de Garantía para ejercer la acción de recobro frente a la propietaria del vehículo que, aunque no interviniera en el accidente, había incumplido con la obligación legal de asegurar su vehículo.

En segundo lugar, cabe considerar como una prueba adicional de importancia y complejidad de las cuestiones planteadas y del interés que suscitaron el hecho de que el TJUE se constituyese en Gran Sala con quince miembros, cuando lo habitual es que lo haga con cinco de ellos.

En tercer término, es necesario resaltar la importantísima intervención en el procedimiento del Abogado General, al que el TJUE solicitó la emisión de Dictamen previo a la deliberación y emisión del veredicto por el tribunal. El caso fue asignado al Abogado General Michal Bobek, quien emitió un Dictamen muy medido, repleto de argumentaciones y muy expresivo de la forma en que se valora y se interpreta por el TJUE el enfoque y el contenido de las cinco Directivas sobre el seguro obligatorio del automóvil, hoy refundidas en la Directiva codificada de 2009.

2. El especial interés del Dictamen del Abogado General emitido en el procedimiento

La calidad del Dictamen del Abogado General y el alineamiento final de la Sentencia del TJUE con sus conclusiones presentadas en audiencia pública el 26 de abril de 2018, justifican que en este caso nos detengamos a comentar dicho Dictamen, al margen del contenido de la Sentencia posterior de 4 de septiembre de 2018.

El Dictamen se centra esencialmente en la primera de las dos cuestiones prejudiciales planteadas por el Tribunal Supremo de Portugal al TJUE, es decir, si debe interpretarse el artículo 3 de la Primera Directiva en el sentido de que la obligatoriedad de contratar el seguro de responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículo a motor abarca incluso aquellas situaciones en las que, por decidirlo así su propietario, el vehículo se encuentra inmovilizado en una finca particular, fuera de la vía pública o si, por el contrario, debe interpretarse en el sentido de que, en tales circunstancias, no recae sobre el propietario del vehículo la obligación de asegurarlo.

Prescindimos de la segunda cuestión prejudicial relativa a si debe interpretarse el artículo 1.4 de la Segunda Directiva en el sentido de que el Fondo de Garantía tiene derecho de subrogación frente al propietario del vehículo, con independencia de la responsabilidad de este último por el accidente, o, si debe interpretarse en el sentido de que dicha subrogación del Fondo de Garantía depende del hecho de que, en el momento de producirse el accidente, el propietario tuviera de dirección efectiva del vehículo. Y prescindimos de esta segunda cuestión porque no generó igual nivel de polémica que la primera. La cuestión, en general, se consideró que era un derecho cuya regulación correspondía a las legislaciones nacionales y ocupa una reducida parte del Dictamen, en el que se concluye que, efectivamente, la Directiva ni obliga ni prohíbe a los Estados miembros disponer de subrogación, inclusive contra la persona que haya incumplido la obligación de asegurar impuesta por la legislación nacional. En definitiva, la mayoría de los intervinientes en el procedimiento, el Abogado General y el propio Tribunal –que se alinea con las conclusiones de éste– consideran que la subrogación del Fondo de Garantía frente al propietario no conductor del vehículo sin seguro no contradice a las Directivas y es una materia que debe quedar a decisión de las legislaciones nacionales.

Centrándonos, por tanto, en la primera de las cuestiones prejudiciales, el Abogado General incide en cómo las recientes sentencias del TJUE ponen de relieve que, si bien las Directivas han tenido un doble objetivo –el de facilitar la libre circulación de personas y bienes y la protección de las víctimas de accidentes de circulación–, el objetivo tuitivo ha ido reforzándose y cobrando especial protagonismo con las sucesivas Directivas que se han ido aprobando en el transcurso del tiempo.

Así, en el asunto prejudicial C-162/13, conocido como “caso Vnuk”, el TJUE estableció que la víctima –en este caso un trabajador agrícola subido a una escalera– de un accidente –producido en una finca agrícola de Eslovenia por un tractor que golpea la escalera– debe ser objeto de protección cuando el uso que se hace del vehículo en el momento del

accidente es consistente con su función habitual, entendiendo que, como ocurrió en este accidente, la maniobra de un tractor en el patio de una granja para enganchar un remolque representa un uso del vehículo que sí se debe considerar incluido en el ámbito protector de la Directiva y, por ello, del seguro obligatorio de automóviles. En definitiva, el TJUE aleja el accidente del ámbito de la responsabilidad civil por actividad agrícola para situarlo en la esfera protectora de la Directiva del seguro obligatorio de responsabilidad civil del automóvil.

De la misma forma, en un posterior asunto prejudicial C-334/16, conocido como “caso Núñez-Torreiro”, el TJUE consideró que el accidente producido al volcar en el campo de maniobras del Ejército español situado en Chinchilla (Albacete) un vehículo militar todoterreno de ruedas tipo “Aníbal” en el transcurso de unas maniobras nocturnas, mientras circulaba con luces de guerra y por vías que eran aptas para vehículos con cadenas, también entra en el ámbito protector de dicha Directiva y del seguro: el uso del vehículo es consistente con su función habitual, y lo es independientemente de si circula por vías públicas o privadas, de uso generalizado o restringido. El tipo de terreno –en este caso claramente acotado, inaccesible para el público en general y no apto para vehículos con ruedas– es, pues, ajeno al concepto de hecho de la circulación.

En una tercera sentencia dictada en el asunto prejudicial C-514/16, conocido como “caso Andrade”, el TJUE también examinó la función que desarrolla el vehículo –un tractor agrícola– en el momento en el que vuelca en unos viñedos en Portugal y produce la muerte de una trabajadora. El vehículo tiene, como muchos otros, una doble función, y si al ocasionar los daños está siendo utilizado principalmente como medio de transporte el accidente pertenecerá al ámbito de la Directiva y del seguro obligatorio de automóviles. Pero si, como ocurrió en el caso concreto, el tractor estaba siendo utilizado en su función de maquinaria (estacionado en un terreno en pendiente dispuesto en bancales y con el motor encendido para accionar la bomba pulverizadora del herbicida de la que salía una manguera manipulada por la trabajadora para rociar el herbicida en las viñas de la explotación), entonces los daños quedan excluidos de la protección singular citada y serán asumidos a través de otros mecanismos.

Sobre la base de los anteriores pronunciamientos, parece obvio que el vehículo del “caso Juliana” estaba obligado a estar asegurado **cuando se produjo el accidente**, pues estaba siendo conducido en una vía pública y realizando su función de medio de transporte.

Pero, como señala el Abogado General en sus Conclusiones remitidas al TJUE, esa afirmación no responde a la cuestión de si existía o no obligación de asegurar el vehículo mientras estaba estacionado de forma permanente por su dueña en el patio de su finca.

A juicio del Abogado General es posible definir, a priori, la noción de “uso de vehículo” y el alcance de la obligación de aseguramiento, y ello por razones de seguridad legal: los vehículos no pueden estar o dejar de estar obligados a tener concertado un seguro dependiendo de la actividad en que se encuentran inmersos a cada momento. La existencia de la obligación de aseguramiento no se puede valorar exclusivamente cuando se produce el accidente y se examina la actividad que realizaba el vehículo en ese instante. En los casos Vnuk, Nuñez-Torreiro y Andrade antes comentados los vehículos sí estaban asegurados, y lo que era preciso dilucidar era algo concreto – si los accidentes que se produjeron estaban o no dentro del ámbito del seguro obligatorio que tenían suscritos esos vehículos–, mientras que en el “caso Juliana” el vehículo no estaba asegurado y la cuestión planteada tiene un nivel de abstracción mucho mayor: se trata de si cabe exigir una obligación de aseguramiento, en general.

La respuesta del Abogado General es contundente: **la actividad para la que se utiliza un vehículo o la situación en que se encuentra varía según los momentos, pero eso no es posible que ocurra con la obligación de aseguramiento, que requiere un claro comienzo y un claro final en el tiempo, y un cierto grado lógico de continuidad y previsibilidad**. Así, en el “caso Andrade”, aunque el vehículo en el momento concreto del accidente estaba siendo utilizado como maquinaria y no como vehículo a motor generador de un hecho de la circulación, no por eso cabe concluir que su obligación de estar asegurado quedó suspendida durante los minutos o las horas en que se estaba empleando como maquinaria. De ello se desprende que los conceptos “circulación de vehículos” y “obligación de asegurar” no son idénticos.

La conducción de un vehículo hasta y desde el lugar de trabajo cada día está claramente comprendida en el concepto de "circulación de vehículos", de modo que existe la obligación de asegurar la responsabilidad. Sin embargo, el Abogado General se pregunta si se extingue técnicamente dicha obligación cuando el vehículo está aparcado en un garaje privado durante la noche y su motor permanece apagado, para renacer a la mañana siguiente cuando se gira la llave de contacto y el vehículo se conduce de nuevo por la vía pública. Considera el Abogado General que claramente no es así.

Señala el Abogado General que, cuando un vehículo permanece aparcado durante la noche, tras ser utilizado como medio de transporte para ir y volver de trabajar, el estado del vehículo es completamente consistente con su función habitual. Y se continúa preguntando qué ocurre si su dueña, de forma improvisada, al día siguiente toma un taxi al aeropuerto en lugar de utilizar su coche y se va a esquiar una semana; y si se rompe a continuación una pierna esquiando y permanece escayolada un mes; y si durante ese mes de inactividad decide al final vender su automóvil.

Se pregunta el Abogado General si la obligación de asegurar el vehículo cesa en algún momento y cuándo: ¿cuando aparcó y apagó el motor al volver del trabajo?, ¿cuando decidió irse de vacaciones en lugar de coger su coche?, ¿cuando se rompió la pierna?, ¿cuando decidió venderlo? o ¿en otro momento distinto?

La respuesta es que si un vehículo está diseñado para viajar, para transportar o para trasladarse, **y está de hecho en condiciones de hacerlo**, nace una obligación general de asegurarlo derivada de la Directiva. Habrá momentos en los que el vehículo no genere hechos de la circulación y no sea generador de riesgo. Habrá otros momentos en los que el riesgo, aunque sí exista, sea reducido, muy reducido o casi inexistente.

El Abogado General concluye que el hecho de que un vehículo esté habitualmente estacionado durante periodos prolongados y, en consecuencia, el riesgo sea mínimo, **es un motivo claro para aplicar una prima de seguro diferente y acorde con esas circunstancias, pero no para excluir al vehículo de la obligación de aseguramiento**. Las aseguradoras pueden cobrar primas diferentes en función del kilometraje o pueden diferenciar las primas de cualquier otra forma que permita adecuar el alcance y grado de circulación con el tipo de riesgo.

Todo ello no impide que sea necesario establecer límites razonables a la obligación de aseguramiento de un vehículo. El Abogado General ofrece unas pautas para establecer un comienzo y un final a esta obligación. Indica expresamente que esta no es la cuestión que se plantea en este caso, pero, no obstante, apunta algunas reflexiones:

- Un vehículo registrado y autorizado administrativamente estará obligado a estar asegurado. El registro del vehículo es un momento clave y objetivo para exigir su aseguramiento.
- La suspensión del registro conlleva que el vehículo no esté habilitado para ser usado para desplazarse, ni siquiera en distancias cortas; la suspensión temporal o definitiva pondría fin a la obligación de asegurar el vehículo, por tanto.
- La inutilización del vehículo (extracción de su batería y de sus ruedas, por ejemplo) podría dar lugar también a la finalización de la obligación, puesto que el vehículo ya no es, de hecho, "a motor", y podría considerarse que el vehículo ha dejado de existir en su condición de "motorizado".

3. Algunas conclusiones extraídas de la lectura del Dictamen del Abogado General emitido en el "caso Juliana"

La sentencia del TJUE recoge los sólidos argumentos del Abogado General y tanto aquélla como éstos permiten extraer, en mi opinión, al menos dos enseñanzas de interés, a las que haré mención a continuación. Una, respecto al régimen sancionador aplicable al incumplimiento de la obligación de aseguramiento; la otra, relativa a lo que podríamos llamar pólizas "discontinuas" o "intermitentes", que pretenden hacerse un hueco con fuerza en el mercado de seguros.

3.a) Régimen sancionador por inexistencia de seguro

El pronunciamiento del TJUE¹ y el Dictamen del Abogado General suponen, por una parte, un claro respaldo a las actuaciones disciplinarias que cabe esperar de las autoridades de tráfico y seguridad vial respecto a la obligación de aseguramiento. Parece obvio que dichas autoridades pueden actuar identificando los vehículos que circulan de facto de forma más o menos habitual por las vías públicas o privadas para instruir procedimientos sancionadores frente a quienes no sólo incumplen con la obligación legal de asegurar sus vehículos sino que, además, circulan de hecho sin seguro. Pero los hechos y el resultado del “caso Juliana” ponen de relieve que los vehículos estacionados por sus propietarios no dejan de tener la obligación de estar asegurados por el sólo hecho de la voluntad subjetiva del propietario de tenerlos “apartados” o “inmovilizados” al margen de la circulación vial. Las autoridades de tráfico están claramente habilitadas para perseguir el incumplimiento de la obligación al margen del hecho de la circulación. En el caso de España, la legislación prevé la cesión por el CCS a la Dirección General de Tráfico (en adelante DGT) de la información del Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA), lo que permite, técnicamente, controlar el aseguramiento de todos los vehículos, independientemente de que estén o no circulando en determinados momentos. El Dictamen del Abogado General y la Sentencia del TJUE que le sigue constituyen un indudable acicate para abordar esa supervisión conducente a erradicar o, al menos, reducir significativamente el nivel de falta de aseguramiento de vehículos. Es cierto y es conocido que existen vehículos de notable antigüedad que no han sido dados de baja por sus propietarios en el Registro de la DGT a pesar de que ya no existan o de que se encuentren abandonados y no aptos para circular. Pero, con la necesaria cautela derivada de la constatación anterior, cabría entonces centrar el “cruce” de información entre los dos registros – el de Vehículos de la DGT y el FIVA del CCS-, y la consiguiente acción disciplinaria, en vehículos cuyas matrículas nos permitan suponer que estamos en presencia de vehículos en activo, independientemente de que sean utilizados a diario, circulen sólo esporádicamente o lo hagan muy excepcionalmente. La obligación de mantener en vigor el seguro no depende de la mera voluntad del propietario de hacer circular o no el vehículo. El trágico accidente que dio lugar a este procedimiento ante el TJUE es una triste prueba de todo lo anterior.

3.b) La cobertura del seguro: estable, no intermitente

El Dictamen del Abogado General expuesta en el “caso Juliana” -e insisto, recogida y de ninguna forma rechazada ni matizada por el TJUE en su fallo final-, arroja luz también, a nuestro juicio, sobre el fenómeno de las pólizas de seguro de responsabilidad civil de automóviles en las que se establecen delimitaciones horarias, territoriales o de uso en la cobertura. Las pólizas, de acuerdo con estas delimitaciones, se activan y se desactivan, de una forma intermitente, según entra en funcionamiento o deja de hacerlo alguno de los parámetros delimitadores fijados por la entidad aseguradora. La activación y desactivación pueden venir soportadas en alguna aplicación informática, de forma que la acción quede reflejada en la aplicación. En el extremo, un conductor activa el mecanismo al arrancar el motor para desplazarse, en general, o para realizar la actividad prevista en la póliza, en particular, y activa la cobertura del seguro; y ese mismo conductor, al volver a dejar estacionado su vehículo, desactiva mediante la aplicación la cobertura del seguro. El sistema está fundamentado en el principio conocido como “pay as you drive” y puede admitir múltiples versiones según

(1) La Gran Sala del TJUE declaró en su Sentencia de 4 de septiembre de 2018 lo siguiente:

- 1) El artículo, 3 apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, Primera Directiva 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.
- 2) 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.

se establezca ese concepto amplio de la conducción a efectos del seguro o un concepto restringido en el que se establezcan requisitos de distinta índole (horarios, de días de la semana, de cercanía geográfica, de tipo de uso del vehículo, etc.) a la noción de conducción a los citados efectos del seguro.

Los intervinientes en estas operaciones de aseguramiento esgrimen razones de abaratamiento y racionalidad de las primas del seguro, de utilización de la tecnología en favor del tomador del seguro y de adaptación del seguro a las nuevas formas colaborativas de utilización de los vehículos.

Sin embargo, esto supone olvidar que el seguro de responsabilidad civil de automóviles es un seguro que ha merecido la promulgación de nada menos que cinco Directivas de la Unión Europea; las cuales han dado lugar a una Directiva codificada (Directiva 2009/103, de 16 de septiembre de 2009), a modo de texto refundido de las cinco, para facilitar la lectura y comprensión del conjunto de sus contenidos. Tampoco puede olvidarse que esa intensa y continua actividad normativa –no conocida, por cierto, en otras clases de seguros– se debe al deseo de las instituciones supranacionales europeas de hacer prevalecer la protección de los terceros perjudicados en accidentes de circulación producidos por vehículos a motor. Cada una de las cinco Directivas añade una consistente dosis de protección en favor de la víctima del accidente. Y es preciso añadir que, tras las cinco Directivas, la Comisión Europea ha presentado en mayo de 2018 una propuesta de modificación de la Directiva codificada de 2009 que aportaría, de resultar aprobada, una dosis adicional de seguridad y protección a los terceros perjudicados en los accidentes de la circulación.

Es en ese contexto de preocupación por la eficacia protectora de este cuerpo normativo comunitario en el que hay que situar los pronunciamientos del TJUE en el “caso Vnuk” y en el “asunto Núñez Torreiro” ya comentados, y en el que hay que entender los razonamientos del Abogado General en su opinión expuesta en el “caso Juliana”.

Es cierto que, como afirma el Abogado General, ex post facto pueden existir formas de utilización de un vehículo en momentos específicos que pueden ser considerados fuera del concepto de “hecho de la circulación”, de forma que no den lugar a la cobertura por responsabilidad civil contemplada en la Directiva. Así se confirma en la sentencia del “caso Andra-de”, al que también he hecho referencia. Pero la existencia de situaciones específicas que quedan al margen de la cobertura del seguro obligatorio no impide que exista una obligación amplia y genérica de mantener el vehículo asegurado (ex ante). Con meridiana claridad, el Abogado General considera que la clave para exigir aseguramiento es que el vehículo **esté destinado a desplazarse y a viajar por la superficie del terreno y que de hecho esté en condiciones de hacerlo**.

El Abogado General se hace eco, para rebatirlas, de las alegaciones expuestas por la República de Irlanda y por el Reino Unido en las observaciones escritas y en la vista oral del procedimiento, y manifiesta su radical desacuerdo: los casos de propietarios o conductores que no utilizan sus vehículos en vías públicas, de vehículos mantenidos en garajes situados en terrenos privados o de vehículos expuestos para su venta, es cierto que generan riesgos muy inferiores a los de un vehículo que circula habitualmente por la vía pública. Pero esta diferencia en los niveles de riesgo deben ser abordados por el mercado de seguros estableciendo primas de niveles igualmente diferentes.

Si prevaleciera la idea de que la obligación del asegurar el vehículo se activa y desactiva con arreglo a la activación y desactivación de los parámetros delimitadores de la cobertura recogidos en la póliza, no se proveerá a las víctimas de la “red de protección” pretendida por las Directivas. En efecto, es muy importante la consideración del Abogado General, que es recogida explícitamente por la sentencia del TJUE, en el sentido de que si se considera que el vehículo no tiene que estar asegurado por concurrir alguna circunstancia de las expuestas no se puede argumentar que, en caso excepcional de accidente, la víctima tendrá la protección del Fondo de Garantía (el CCS en caso de España)². Como argumenta el Abogado General, el Fondo de Garantía previsto en la Directiva no está configurado como un “Guarantee

(2) Al margen de las consideraciones que se realizan en este artículo centrado en el seguro obligatorio de automóviles, parece claro que una cobertura de responsabilidad civil discontinua, delimitada por franjas horarias, zonas de circulación, uso efectivo del vehículo, etc... acarrearía consecuencias negativas para la cobertura por el CCS de los riesgos extraordinarios que pudieran afectar al vehículo así asegurado, en un momento en el que dicha cobertura se ha extendido a todos los vehículos asegurados independientemente de que tengan o no alguna cobertura de daños propios. Pero esta indudable repercusión negativa sobre la cobertura de los riesgos extraordinarios no es objeto del presente artículo.

Scheme" para todas las situaciones, sino que es un mecanismo de los concebidos como "last resort" para las situaciones claras y específicas que prevén las Directivas. No se puede exigir al Fondo de Garantía que indemnice en los casos en los que se considera que un vehículo no está sujeto a la obligación de aseguramiento. Los Estados miembros pueden transponer las Directivas otorgando funciones al Fondo de Garantía en casos en los que el vehículo no esté obligado a estar asegurado, pero ello de forma voluntaria y de ninguna forma porque lo prevean o exijan las Directivas.

En definitiva, la obligación de aseguramiento es estable y duradera en beneficio de los terceros perjudicados y la cobertura ofrecida o solicitada no puede ser intermitente ni estar sujeta a la activación y desactivación de determinados requisitos. La legislación española está inspirada en esa idea, claramente expuesta y razonada, primero, en el Dictamen emitido por el Abogado General en el "caso Juliana" y luego recogida y respaldada en la Sentencia de TJUE dictada en el mencionado asunto prejudicial. Cualquier póliza de seguro debe otorgar al vehículo un nivel de cobertura, de carácter permanente, a cambio de determinado nivel de prima que cabría denominar "básico"; y la mayor o menor utilización del vehículo de acuerdo con las circunstancias "sobvenidas" previstas en el contrato, tendrá su reflejo en el mayor o menor importe de la prima del seguro, pero no en la activación o desactivación de la cobertura frente a terceros.

Las Directivas, las Conclusiones del Abogado General Bobek expuestas el 26 de abril de 2018, la Sentencia del TJUE de 4 de septiembre de 2018 y la vigente legislación española son radicalmente opuestas todas ellas a que la cobertura del seguro obligatorio de responsabilidad civil de un vehículo a motor pueda, como suele decirse entre nosotros, "aparecer o desaparecer como el Guadiana".