

REINTERPRETACIÓN DEL CONCEPTO «CIRCULACIÓN DE VEHÍCULO» EN EL SEGURO DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR

José Miguel Pérez Fernández

Abogado del Ilustre Colegio de Abogados de Málaga
Universidad de Málaga

PLANTEAMIENTO: El artículo 3 de la Directiva 2009/103/CE, ha sido recientemente reinterpretado por la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea C-100/18 de 20 de junio de 2018, ampliando el supuesto de hecho comprendido en el concepto de «circulación de vehículo».

CUESTIONES:

1. ¿Qué entiende el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por «circulación de vehículo» en lo concerniente al seguro de circulación de vehículo a motor?
2. ¿Qué posibles efectos puede tener esta interpretación para la regulación actual en España del seguro de circulación de vehículos a motor?

JURISPRUDENCIA: STJUE Núñez Torreiro C-334/16 de 20 de diciembre de 2017 y STJUE Vnuk C-162/13 de 4 de septiembre de 2014.

La Sentencia estudiada tiene una especial relevancia en lo concerniente al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículo a motor, pues amplía el concepto de circulación de vehículo hasta un punto que hace que incluso pudiera equipararse el seguro de circulación a un seguro de propietario que cubriera la responsabilidad derivada de la mera tenencia o titularidad del vehículo.

En el caso de autos, se discute si la cobertura del seguro de circulación de vehículo puede ser interpretado en un sentido que no restrinja su aplicación a las circunstancias en las que acontece el siniestro. Circunstancias las cuales se alejan de aquellas en las que normalmente tiene lugar un accidente de circulación, pues los daños causados son fruto del incendio que se inicia en un vehículo que se encuentra estacionado y cuyas llamas afectan al inmueble superior al garaje donde estaba aparcado.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea redefine este concepto en pro de entender la inmovilización del vehículo como un estado intermedio entre dos desplazamientos y, por lo tanto, un estado más en su uso habitual como medio de transporte.

Un esfuerzo interpretativo que tiene su fundamentación en la tendencia de la jurisprudencia europea de amparar a la víctima de siniestros, restringiendo al mínimo aquellos casos donde la víctima no quedase amparada por la cobertura del seguro de responsabilidad civil del vehículo responsable del daño.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea viene ya desde hace largo interpretando lo concerniente a la materia del seguro de circulación partiendo siempre de una tendencia favorecedora a la víctima del siniestro. Esta tendencia protectora da sentido a sentencias como la aquí estudiada, pues justifica y pone en contexto la interpretación extensiva y casi límite que hace del concepto de “circulación de vehículo”.

No puede ser ignorada la STJUE Núñez Torreiro C-334/16 de 20 de diciembre de 2017, pues ya en dicho pronunciamiento el TJUE enuncia que los Estados miembros sólo pueden establecer excepciones a la obligación de seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles o al concepto de «circulación de vehículos», bien en el marco del artículo 5 de la Directiva 2009/103/CE, bien cuando la utilización del vehículo en cuestión no sea conforme con su función habitual.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea restringe de forma tajante una posible limitación de la cobertura del seguro de circulación por parte de los Estados Miembros, en todos aquellos casos que no sean los tasados en el artículo 5 de la Directiva 2009/103/CE.

Aclarada la doctrina anterior se hace necesario centrar nuestra atención ante las posibles incompatibilidades que nuestra legislación nacional pueda presentar a la hora de interpretar el concepto de «circulación de vehículo».

El Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, en su artículo 1 indica que el concepto de «hecho de circulación» será definido por una disposición reglamentaria, a pesar de ello, y anteponiéndose a lo dispuesto en la futura norma reglamentaria, el Legislador excluye del concepto de circulación todo uso que se haga del vehículo como instrumento de la comisión de delito doloso.

De conformidad con el apartado 6º del Real Decreto Legislativo de 29 de octubre, el concepto de «circulación de vehículo» queda definido por una norma reglamentaria, en este caso, por el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

La referida norma, en su artículo 2, nos aclara el concepto:

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.

El Legislador español limita la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a lo que define como «hecho de circulación», incluyendo en él la conducción del vehículo no solo por vías públicas o garajes sino también por todo tipo de vías o terrenos. Esto es claramente un hecho que se opone drásticamente a la nueva jurisprudencia europea, puesto que el Legislador español descarta como «hecho de circulación» todo uso que se haga del vehículo en el cual no se esté desplazando.

De interpretarse de forma literal este precepto y no de forma extensiva como sí hace el TJUE en su Sentencia de 20 de junio de 2018, los daños descritos en dicho pronunciamiento quedarían fuera de cobertura del seguro de circulación. La normativa española restringe el concepto de «hecho de circulación» a aquellos casos en los cuales el vehículo se encuentre circulando, es decir en movimiento, excluyendo la responsabilidad civil derivada de los accidentes que puedan acontecer con el vehículo estacionado, accidentes como los descritos en el pleito principal de la Sentencia estudiada en este trabajo.

Resultando con ello que, el artículo 1 de Reglamento de desarrollo del seguro de circulación ha de ser interpretado en un sentido que no contravenga a la doctrina de Tribunal de Justicia de la Unión Europea, incluyendo la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor siniestros en los que no hay movimiento del vehículo asegurado, pues como ha señalado la Sentencia estudiada, el estacionamiento de éstos resulta un estado intermedio entre dos desplazamientos y, por tanto, ha de ser tenido éste como un uso más en cumplimiento de su función habitual.

Por lo tanto, la doctrina introducida por la Sentencia no solo supone una gran novedad a nivel europeo, sino que modifica nuestra regulación del seguro de circulación de forma considerable, ya que amplía el concepto de «hecho de circulación» e insta al Legislador español a modificar dichos preceptos, haciéndolos acorde a la nueva jurisprudencia europea.

Fecha de recepción: 10.09.2020

Fecha de aceptación: 21.12.2020