

## HECHO DE LA CIRCULACIÓN: CONCEPTO Y JURISPRUDENCIA

**Miguel Ángel Toledano Jiménez**

*Socio director de Curia Legis Abogados  
Profesor del Área Jurídica. CEF- UDIMA*

---

### EXTRACTO

Analizamos en el presente trabajo el concepto de hecho de la circulación, haciendo especial mención a dos recientes sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre la materia: STJUE, Sala Tercera, de 4 de septiembre de 2014<sup>1</sup>, y STJUE, Gran Sala, de 28 de noviembre de 2017<sup>2</sup>. También analizamos otros supuestos de hecho de la circulación conforme a sentencias dictadas por tribunales españoles.

**Palabras clave:** hecho de la circulación; seguro obligatorio del automóvil.

---

*Fecha de entrada: 11-12-2017 / Fecha de aceptación: 26-12-2017*

---

<sup>1</sup> Asunto C-162/13 (NCJ058674)

<sup>2</sup> Asunto C-514/16 (NCJ062817)

## FACT OF THE CIRCULATION OF VEHICLES: CONCEPT AND JURISPRUDENCE

Miguel Ángel Toledano Jiménez

---

### ABSTRACT

We analyze in the present work the concept of fact of the circulation making special mention to two recent judgments of the Court of Justice of the European Union on the matter: Judgment TJUE, Third Room of September 4, 2014, and Judgment of the CJEU, Grand Chamber, of November 28, 2017. We also analyze other events of the circulation according to Sentences issued by Spanish Courts.

**Keywords:** fact of circulation; compulsory automobile insurance.

---

---

## Sumario

- I. Concepto y regulación
- II. Sentencias y supuestos concretos
- III. Disposiciones y sentencias consultadas

## I. CONCEPTO Y REGULACIÓN

El concepto de hecho de la circulación ha sido objeto de una importante evolución en los últimos años, incluso podríamos decir que ha sido objeto de una importante evolución desde los comienzos de su regulación como concepto legal.

La Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor, reguló por primera vez el seguro obligatorio del automóvil. Esta ley dedicó el título III a la denominada responsabilidad civil y al seguro obligatorio, buscando el resarcimiento inmediato de los daños y perjuicios sufridos por la víctima, pero en su propio campo y con pleno fundamento jurídico. No dudó, la Ley 122/1962, en admitir la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil, en su momento ya implantado en la casi totalidad de los países del entorno europeo, entendiéndolo en todo momento que el seguro se creaba para proteger a la víctima del accidente y no al culpable del mismo.

Ya en esta Ley de 1962, se estableció que todo propietario de un vehículo de motor vendría obligado a suscribir una póliza de seguro que cubriera, hasta la cuantía que se fije, la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor (art. 40).

Entendía la norma, en su artículo 39, que el conductor de un vehículo de motor que con motivo de la circulación causara daño a las personas o a las cosas estará obligado a reparar el mal causado, excepto cuando se pruebe que el hecho fuera debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado, o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. No se considerarán como casos de fuerza mayor los defectos de este ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.

Vemos, ya, unas breves pinceladas sobre dos conceptos fundamentales para saber si estamos o no ante un supuesto de cobertura del seguro obligatorio del automóvil: (a) concepto de vehículo a motor y (b) concepto de hecho de la circulación.

El Reglamento del Seguro Obligatorio del Automóvil, aprobado por Decreto 3787/1964, de 19 de noviembre de 1964, definió de manera amplia el concepto de vehículo de motor como todo aparato o artefacto apto para circular por las vías públicas accionado mediante un mecanismo motor y para cuya conducción se requiere permiso, así como sus remolques y semirremolques, los trolebuses y los tranvías, así como los tractores y la maquinaria agrícola o de obras públicas susceptibles de trasladarse por medios propios y que precisen para ello de cualquier clase de autorización administrativa. Ahora bien, nada se dice todavía sobre el concepto de hecho de la circulación, aunque se sigue incidiendo en el concepto de «circulación del vehículo» como algo abstracto, sin concretar.

Posteriormente, en esta idea de proteger a las víctimas de accidentes de tráfico, se creó el Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, mediante Decreto Ley 18/1964, de 3 de octubre.

En el año 1968, mediante Decreto 632/1968, de 21 de marzo de 1968, se publicó el texto refundido de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor, pero esta norma tampoco definió el concepto de hecho de la circulación. Esta ley se publicó en el BOE de 8 de abril de 1968 y estuvo vigente desde el 28 de abril de 1968 hasta el 6 de noviembre de 2004. El artículo 1 de la mencionada norma se limitaba a indicar que el conductor de vehículos a motor resulta responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción del mismo, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación, pero, como indicamos, no se extendía más allá sobre el concepto de «hecho de la circulación».

La entrada en la Unión Europea en el año 1986 nos fue obligando a adaptar las directivas comunitarias sobre la materia; en este sentido se promulgó el Real Decreto Legislativo 1301/1986, de 28 de junio, por el que se adapta el Texto Refundido de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor al ordenamiento jurídico comunitario. Esta norma volvía a incidir en la responsabilidad del conductor de un vehículo de motor que con motivo de la circulación causase daños (corporales o materiales decía la norma), ya que estará obligado a repararlos.

Llegamos al Real Decreto 2641/1986, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro de Responsabilidad Civil derivada del Uso y Circulación de Vehículos de Motor, de suscripción obligatoria, para encontrarnos por primera vez con una definición más extensa del concepto de «hecho de la circulación»; el Reglamento de 1986 lo definía, en su artículo 4, como sigue:

«A los efectos del seguro regulado en este reglamento, se entiende por hechos de la circulación cubiertos por el mismo los derivados del uso y circulación del vehículo asegurado en la póliza de seguro por vías y bienes de dominio público, garajes y aparcamientos, así como por vías privadas que no estén especialmente destinadas o acotadas para el desarrollo por dicho vehículo de un trabajo o labor industrial o agrícola».

También definía, en su artículo 5, el concepto de vehículo a motor, considerando como tales (a los efectos de la obligación de estar asegurados), los ciclomotores y todo vehículo terrestre automóvil que esté accionado por una fuerza mecánica, así como sus remolques incluso no acoplados, con exclusión de los ferrocarriles y tranvías que circulen por vías que les sean propias.

Existen cinco directivas comunitarias relativas al seguro de responsabilidad civil de la circulación de vehículos a motor; todas ellas han sido derogadas y sustituidas por la Directiva codificada 2009/103 CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009.

Esta directiva codificada define en su artículo 1 el concepto de vehículo como todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados. Pero es 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 el que fija y aclara los supuestos que se entienden incluidos en el denominado «hecho de la circulación», al objeto de que dichos supuestos queden incluidos en la cobertura del seguro obligatorio de responsabilidad civil del automóvil (sin perjuicio de lo que ya regulaba el Reglamento citado de 1986).

En la actualidad, son dos los textos legales que regulan la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor:

- La Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre (actualmente derogado por Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras, que es la norma vigente).
- 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, siendo esta norma legal la que se encarga de definir el concepto de hecho de la circulación, estableciendo su definición, inclusiones y exclusiones del mismo.

A la vista del actual Reglamento de 12 de septiembre de 2008, se consideran 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 del automóvil, los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor definidos en el artículo 1 del Reglamento, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por las vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.

Conforme a esta definición, la primera premisa es que se trate de un vehículo a motor, ya que solo la circulación de un vehículo a motor se consideraría hecho de la circulación.

Por vehículo a motor se entiende, siempre a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la obligación de aseguramiento, todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Por lo tanto, el Reglamento remite a la legislación especial sobre tráfico y seguridad vial a la hora de establecer el concepto de vehículo a motor, y concretamente a la autorización administrativa para saber si estamos o no ante un supuesto contemplado en la norma.

Se hace necesario, por tanto, siquiera sea brevemente, hacer una referencia a los supuestos contemplados en la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre), para saber ante qué casos nos encontramos, si bien esta ley nos remite a su regulación reglamentaria. Habría que acudir al Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, cuyos artículos 25 y 26 se refieren a la matriculación, y el anexo II, a las definiciones y categorías de los mismos.

Así, el artículo 25 del Reglamento indica que para poner en circulación vehículos de motor, así como remolques y semirremolques de masa máxima autorizada superior a 750 kilogramos,

será preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula con los caracteres que se les asigne, del modo que se establece en el anexo XVIII. Esta obligación será exigida a los ciclomotores de acuerdo con lo que se determina en el artículo 28 del citado Reglamento.

No nos adentraremos en los tipos de vehículos y sus categorías, simplemente quede dicho que la definición de vehículo a motor, a los efectos del seguro obligatorio, se remite a la autorización administrativa para circular contemplada en las leyes especiales que regulan la materia.

En cuanto a los supuestos que se exceptúan de la obligación de aseguramiento, serían los siguientes:

- Los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos.
- Los vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

Para terminar con el concepto de vehículo a motor, indicaremos también que no se consideran vehículos a motor, al objeto del reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de los mismos, los siguientes:

- Los ferrocarriles, tranvías y otros vehículos que circulen por vías que les sean propias.
- Los vehículos a motor eléctricos que por concepción, destino o finalidad tengan la consideración de juguetes (remisión al Real Decreto 880/1990, de 29 de junio que regula materia).
- Las sillas de ruedas.

Establecido por lo tanto el concepto de vehículo de motor, a efectos del seguro obligatorio de responsabilidad civil, continuaremos con el concepto de hecho de la circulación, para indicar a continuación los supuestos que no se entenderán hechos de la circulación a efectos del seguro obligatorio de responsabilidad civil. Son los siguientes:

1. Los derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción del seguro especial previsto en la disposición adicional segunda del Reglamento, que establece la obligatoriedad de este seguro especial destinado a cubrir la responsabilidad de los conductores intervinientes, por los importes de las coberturas obligatorias establecidas en el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, es decir, por los mismos importes que para el resto de vehículos.
2. Los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del aparta-

do 1 en caso de desplazamiento de esos vehículos por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado cuando no estuvieran realizando las tareas industriales o agrícolas que les fueran propias. Sería el caso, por ejemplo, de un tractor que antes de entrar en el campo de labranza, sale de un pueblo, circula por una carretera comarcal y entra en una finca por terreno apto para circular; podríamos decir que hasta que ese tractor no empieza a desarrollar su tarea agrícola propiamente dicha, estaríamos ante un hecho de la circulación, siempre y cuanto lógicamente circule por un terreno o vía, público o privado, apto para circulación, o por vía o terreno que sin tener tal aptitud, sea de uso común. Veremos algún ejemplo en el apartado segundo de este artículo cuando tratemos algunas sentencias sobre la materia.

Es de agradecer que el reglamento delimite el concepto de tarea industrial cuando indica que en el ámbito de los procesos logísticos de distribución de vehículos se consideran tareas industriales las de carga, descarga, almacenaje y demás operaciones necesarias de manipulación de los vehículos que tengan la consideración de mercancía, salvo el transporte que se efectúe por las vías a que se refiere el apartado 1 (ya mencionado).

3. Los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, tales como los recintos de puertos o aeropuertos; esta mención también es de agradecer en el Reglamento por los problemas que generaban hasta ese momento los accidentes ocurridos en este tipo de recintos. El problema en estos casos está en la debida delimitación de este tipo de recintos y en el hecho de que la norma parece indicar este tipo de recintos (puertos o aeropuertos) como ejemplos y no como una lista de *numerus clausus*, de tal manera que podrán incluirse aquí también desplazamientos de vehículos a motor que circulen por recintos de similares características a los mencionados.
4. Tampoco tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso sí será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial, incluido el supuesto previsto en el artículo 382 de dicho Código Penal (recordemos que los artículos 379 a 385 regulan los denominados delitos contra la seguridad vial). Al considerarse hecho de la circulación, todos estos supuestos contemplados en el Código Penal, como delitos contra la seguridad vial, estarían amparados por el seguro obligatorio del automóvil.

A partir de la aprobación del Reglamento del seguro obligatorio de 2008, la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones (DGS) se ha pronunciado en alguna ocasión con motivo de consultas que se le han efectuado al respecto, concretamente, en consulta de 8 de diciembre de 2009 (<<http://www.dgsfp.mineco.es/>>), se plantearon tres cuestiones:

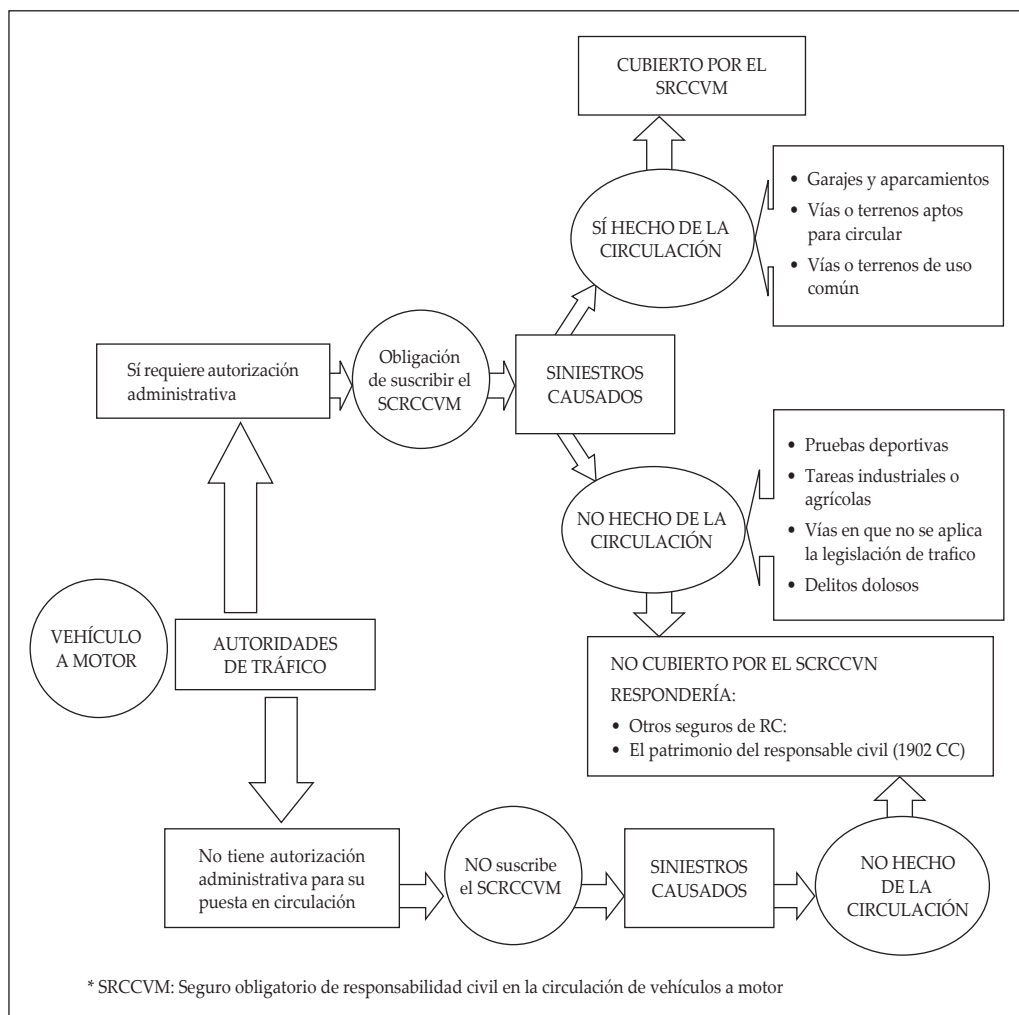
1. ¿Qué vehículos tienen la obligación de suscribir el seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor?



2. De los siniestros producidos por vehículos, ¿cuáles serían objeto de cobertura por el seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor?
3. ¿Es necesaria la existencia de dos seguros de responsabilidad civil para cubrir los siniestros que puedan ocasionar determinados vehículos?

Con relación a estas consultas, la DGS contestó de manera concreta a todas ellas, e incluyó en su respuesta el siguiente esquema explicativo:

Esquema explicativo de los artículos 1 y 2 del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre.



Establecida la definición legal del concepto de «hecho de la circulación», pasaremos a continuación a examinar algunas sentencias dictadas en la materia y concretamente las Sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 4 de septiembre de 2014 (Sala Tercera) y 28 de noviembre de 2017 (Gran Sala), toda vez que, aunque el concepto está definido y regulado, no parece tan claro en algunas ocasiones.

## II. SENTENCIAS Y SUPUESTOS CONCRETOS

El concepto de hecho de la circulación, pese a su regulación legal, no está tan claro como parece; pensemos en supuestos de vehículos que sufren un incendio estando parados, o vehículos que están realizando tareas agrícolas o industriales. La delimitación sobre si estamos o no ante un hecho de la circulación vendrá dada en muchas ocasiones por el hecho de si el vehículo circula o no en ese momento, y, en su caso, por el tipo de vía por la que circula o el tipo de tarea que realiza, e, incluso, por el tipo de vehículo. También estarían los supuestos de hechos dolosos, es decir, cuando se utiliza un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En definitiva, se trata de valorar el denominado «riesgo circulatorio», que abarca tanto los supuestos en los que el vehículo está en movimiento, como en muchos casos cuando el vehículo está parado, centrandó el debate en las siguientes cuestiones: uso de un vehículo a motor, uso del vehículo en una actividad no excluida, y uso del vehículo en un lugar no excluido, de tal manera, como indicamos, que pueden incluso tratarse de un hecho de la circulación los desplazamientos de vehículos con el motor detenido e incendios de vehículos, por ejemplo en paradas de repostaje o descanso de sus conductores.

Veamos algunas sentencias al respecto, relacionadas con los supuestos que suelen acarrear mayores dudas, tales y como son los incendios de vehículos estacionados, los daños producidos por vehículos cuando realizan tareas industriales o agrícolas, y los supuestos de hechos dolosos cometidos con vehículo a motor.

- La Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1.<sup>a</sup>, de 4 de julio de 2002, n.º recurso 198/1997, trató el tema de la muerte por inhalación de monóxido de carbono en el interior de un garaje, entendiéndo que no era un hecho de la circulación indemnizable. Se trataba de la muerte de unos jóvenes por inhalación de monóxido de carbono ocurrida mientras se encontraban en el interior de un vehículo parado en un garaje, incidiéndo aquí en la exclusión del concepto de hecho de la circulación para aquellos supuestos en los que el vehículo está siendo utilizado de forma distinta a la que resulta del uso natural del mismo.
- La Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1.<sup>a</sup>, de 21 de noviembre de 2005, n.º recurso 910/1999, trataba el tema relativo al atropello como consecuencia de falta de visibilidad en el traslado de compost dentro de una nave industrial, considerando que no estaba cubierto por el seguro de responsabilidad civil del automóvil, al no considerarse un hecho de la circulación.

- La Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1.<sup>a</sup>, de 2 de diciembre de 2008, n.º recurso 4017/2001 (NCJ048016), referida al supuesto de daños producidos por el incendio de un vehículo que se encontraba estacionado en un aparcamiento público. Entendió el Tribunal Supremo que se excluiría del concepto de hecho de la circulación el estacionamiento permanente, pero en el caso juzgado sí se trataba de un hecho de la circulación, ya que el concepto abarca tanto los supuestos en los que el vehículo se encuentra en movimiento como cuando está aparcado.
- Siguiendo lo indicado en el punto anterior, el Tribunal Supremo tiende a no considerar hecho de la circulación los supuestos en los que el vehículo está estacionado de forma permanente, por ejemplo, la Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de octubre de 2000, n.º recurso 2971/1995, trata el caso de un autocar dejado por su conductor, durante toda la noche, estacionado para dormir.
- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1.<sup>a</sup>, de 3 de enero de 2008, n.º de recurso 4930/2000 (NCJ042789). Se trataba de un accidente ocurrido con una carretilla elevadora que estaba siendo utilizada para carga y descarga de materiales en el interior de un establecimiento (almacén). En este caso el Tribunal Supremo indicó que se trataba de un supuesto de seguro múltiple, es decir, que existía cobertura tanto por el seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos a motor, como por el seguro de responsabilidad civil de la explotación que tenía concertado el propietario del establecimiento mercantil. Si bien en estos casos, no debemos olvidar las cláusulas limitativas que suelen incluir los seguros de responsabilidad civil de la explotación y los seguros, por ejemplo, de los denominados «probadores» (en talleres de reparación de vehículos), que vienen a excluir todos aquellos supuestos que ya estuvieran cubiertos por cualquier tipo de seguro obligatorio, y el del automóvil lo es; por supuesto, para aplicar estas exclusiones las mismas deberían cumplir con los requisitos del artículo 3 de la Ley de contrato de seguro.

Con respecto al incendio de vehículos estacionados, dos son los supuestos en los que la jurisprudencia viene entendiendo que no estamos ante un hecho de la circulación: (a) vehículos estacionados con carácter de permanencia tanto en la vía pública como en garaje, y (b) vehículos estacionados en situación de abandono en la vía pública; en estos dos supuestos, la jurisprudencia está considerando que no existe conexión con el ánimo de circular, teniendo además siempre en cuenta el tiempo que lleva el vehículo estacionado cuando se produce el incendio. Es decir, que no todos los supuestos en los que el vehículo sufre un incendio estando estacionado, por el hecho de estarlo, son excluidos automáticamente de los supuestos de hechos de la circulación, sino que habrá que tener en cuenta otros factores, tales como si el vehículo está estacionado, por ejemplo, debido a paradas ocasionales efectuadas en ruta por su conductor para dar cumplimiento a exigencias legales de transporte por carretera de mercancías o viajeros, duración de las paradas, supuestos de casos fortuito, fuerza mayor extraña a la conducción del vehículo, etc.

- La Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Civil, de 6 de febrero de 2012, n.º recurso 977/2008 (NCJ056822), analiza la responsabilidad de la aseguradora de un remolque frigorífico mientras realizaba tareas de carga y descarga estando estacionado. Entendió que, aunque el incendio del vehículo se había producido estando el mismo parado, se trataba de un hecho de la circulación. Esta sentencia realiza unas interesantes aportaciones en el tema relativas al incendio de un vehículo parado como hecho de la circulación:

«Con respecto a lo que debe entenderse por hecho de la circulación, de lo afirmado por esta Sala en STS de 2 de diciembre de 2008, RC n.º 4017/2001 (en un intento de fijar doctrina uniforme ante la casuística existente en esta materia), se desprende que, si la regla general es considerar como tal las situaciones en las que el vehículo se encuentra en movimiento, no obstante lo anterior, ningún obstáculo legal ni –como veremos jurisprudencial– existe, para calificar también como hechos de la circulación los siniestros que acontezcan durante paradas ocasionales en la ruta seguida por el vehículo –ya sea por exigencias del propio trayecto, ya sea por exigencias legales, para facilitar el debido descanso del conductor–, ni para considerarlos incluidos en el ámbito del seguro obligatorio de responsabilidad civil (como acontecería de haberse producido con el vehículo en marcha y circulando). Según esta interpretación, no cabe deducir automáticamente la inexistencia de riesgo derivado de su conducción de la simple constatación de que el vehículo se encuentre parado. Este razonamiento se explica por el propio espíritu y finalidad protectora de la víctima o perjudicado del artículo 1.1 LRCSVM 1995 (en vigor cuando ocurrió el accidente), según el cual "el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción del mismo, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación", en la medida que la eficacia del precepto se hace depender de que los daños personales o materiales se ocasionen "con motivo de la circulación", en el sentido, no de que se produzcan estando el vehículo a motor en movimiento –aun cuando esto sea lo más común–, sino incluso cuando no lo esté, por ser suficiente con que tales daños o lesiones deriven del riesgo creado con su conducción, situación que, por la razones que seguidamente se expondrán, también comprende la del vehículo estacionado al constituir el aparcamiento o la simple parada una maniobra más de la conducción. En esta misma línea interpretativa se encuentra la circunstancia, puesta de manifiesto por algunas Audiencias Provinciales, de que, aunque la reforma del RD de 1968 llevada a efecto por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, eliminó de su denominación el término «uso», sin embargo se mantuvo el mismo espíritu de protección global de la víctima frente a los riesgos derivados tanto de la conducción en sentido estricto como del uso de los vehículos a motor.

Las disposiciones reglamentarias definitivas, por remisión legal (art. 1.4 LRCSCVM), de los conceptos de vehículo a motor y hecho de la circulación, deben interpretarse en consonancia con la perspectiva expuesta».

Continúa indicando esta sentencia que resulta razonable concluir que el estacionamiento o aparcamiento de un vehículo merece la consideración de hecho de la circulación, por extenderse esta situación a cualquiera que derive del uso del vehículo. De esta forma, el riesgo objeto de aseguramiento obligatorio debe comprender, además del ligado a su desplazamiento, también el eventual riesgo que para terceros puede derivar de su incendio, por razón del empleo de sustancias inflamables y de elementos eléctricos para su normal funcionamiento. Esta conclusión se alinea con el criterio seguido mayoritariamente por las audiencias provinciales (entre las más recientes, SSAP de Álava, Sección 1.ª, de 10 de mayo de 2011 y Barcelona, Sección 14.ª, de 18 de marzo de 2011).

De ahí que la jurisprudencia existente en sentido contrario no constituya un precedente, merezca ser objeto de una interpretación muy restrictiva y resulte inhábil para resolver correctamente supuestos distintos de los enjuiciados, caracterizados, como común denominador, por contemplar a un vehículo que se hallaba definitivamente fuera de la circulación. Ejemplo de ello es la STS de 10 de octubre de 2000, n.º recurso 2971/1995, recaída en un caso en que el vehículo se encontraba estacionado de forma permanente (así lo afirma expresamente la STS de 2 de diciembre de 2008, RC n.º 4017/2001 [NCJ048016]), y las SSTS de 4 de julio de 2002, n.º recurso 198/1997 y 29 de noviembre de 2007, n.º recurso 4388/2000, dictadas en supuestos en que estaba siendo usado de forma distinta a lo que ha de considerarse el uso normal de un vehículo.

En el caso que trata esta sentencia del Tribunal Supremo, no existen razones para no calificar como hecho de la circulación el incendio que afectó al semirremolque asegurado con seguro de responsabilidad civil obligatoria y suplementaria con la entidad aseguradora correspondiente. Concluyendo que, (a) estamos ante un hecho de la circulación, (b) que el semirremolque es un vehículo a motor, (c) que el incendio se produce cuando el mismo estaba estacionado en el lugar destinado a la realización de operaciones de carga y descarga, siendo estas operaciones consustanciales a su condición de vehículo de transporte de mercancías (volviendo con esta idea a la utilización de vehículo conforme a su uso natural), (d) que el estacionamiento no tiene vocación de permanencia sino tan solo por el tiempo necesario para la finalización de las tareas que estaba desarrollando (la denominada «situación de tránsito»), y (e) que existe por lo tanto una situación de continuidad entre el hecho indudable de la circulación que representa la conducción de un vehículo hasta el lugar donde realiza sus tareas y el constituido por el abandono de ese lugar hasta el momento de entrega de la mercancía.

En cuanto a la responsabilidad del propietario o poseedor, el Tribunal Supremo entiende que debe enjuiciarse también desde la perspectiva del riesgo creado por la

conducción de un vehículo a motor, de tal manera que al propietario y conductor sí les correspondía velar por la seguridad del vehículo, incluyendo la de todos sus mecanismos, entre ellos, el sistema de refrigeración, en cuanto estaba íntimamente relacionado con la actividad a la que estaba principalmente destinado el vehículo.

- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Civil, de 6 de mayo de 2010, n.º recurso 142/2006. Enjuicia el tema relativo a las lesiones sufridas por una persona en el curso de una tala de árboles realizada con un vehículo industrial (carroceta), cuando fue alcanzado con un cable de la misma. El lesionado formuló demanda frente al propietario de la carroceta y frente a su aseguradora, en reclamación de los daños que se le ocasionaron. La sentencia entiende que este suceso nada tiene que ver con la circulación, por varias razones: (a) la carroceta no estaba circulando, (b) no estaba propulsada por motor, (c) no estaba siendo utilizada con la finalidad de circulación, sino agrícola o forestal. Todas estas razones hicieron que no prosperara la acción directa contra la aseguradora tanto en el ámbito del seguro obligatorio como en el voluntario, puesto que no se trataba de un hecho cubierto por el seguro de responsabilidad civil.
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Pamplona, Sección 3.ª, de 25 de mayo de 2016, n.º recurso 248/2016. Se trataba de una colisión entre vehículos en la zona de obras de construcción del tren de alta velocidad, entre Castesjón y Valtierra, estando aparcado el vehículo de la demandante, siendo colisionado al realizar una maniobra de marcha atrás por vehículo industrial. En este supuesto, no se discute que el vehículo causante sea un vehículo de uso exclusivamente industrial, en concreto se trataba de un Jumper o camión «extravial», que solo podía circular por las zonas de obras donde opera y que tiene prohibido circular por carretera; tampoco se discute que la colisión tenga lugar en el tramo de obras antes indicado. La cuestión discutida es si nos encontramos en el supuesto del artículo 2, apartado b del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor en cuanto a si se trata o no de un hecho derivado de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello. En este caso, la audiencia lo tiene bastante claro y establece que no se trata de un hecho de la circulación, e indica que no consta que el vehículo causante no estuviera realizando las tareas industriales o agrícolas que le son propias, puesto que se trata de un vehículo exclusivamente destinado a este tipo de tareas y que se encontraba en un lugar donde las mismas se realizaban.
- En cuanto a la consideración o no de hecho de la circulación en los supuestos que se utiliza el vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolos contra las personas y los bienes, si bien el artículo 2.3 del Reglamento del seguro obligatorio los excluye de la consideración de hechos de la circulación, tenemos que hacer mención a algunas sentencias que se han dictado en la materia, siendo de especial interés la dictada por la Sala Segunda del Tribunal Supremo de 16 de abril de 2011, n.º recurso 10972/2010, en el caso conocido como el de la «calle Larios de Málaga», que si bien excluye el supuesto del seguro obligatorio del automóvil, sin embargo lo considera incluido dentro del seguro voluntario de responsabilidad

civil contemplado en la póliza de autos, haciendo una interpretación muy parecida a los supuestos de repetición en los casos de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas, sobre los que ya hemos tenido ocasión de escribir en algún otro artículo de esta revista. El famoso artículo 76 de la Ley de contrato de seguro sale de nueva a la palestra para indicar que las excepciones opuestas al asegurado no pueden ser oponibles a terceros y entender que, si bien el seguro obligatorio no cubriría este tipo de supuestos, sin embargo, sí estarían cubiertos por el seguro complementario de responsabilidad civil contemplado en la póliza de autos, vía artículo 76 de la LCS. Posteriormente, otra sentencia del Tribunal Supremo (también de la Sala Segunda), confirma esta idea, concretamente la Sentencia de 20 de marzo de 2013, n.º recurso 1357/2012. No parece ya que debamos sorprendernos cuando el Tribunal Supremo falla en favor de la cobertura del dolo en los seguros de responsabilidad civil, entendiéndolo que los terceros son ajenos a las excepciones pactadas en la póliza frente al asegurado, por supuesto quedando a salvo la facultad de repetición de la aseguradora frente al conductor responsable de delito. Recordemos que el Acuerdo no Jurisdiccional del Pleno de la Sala Segunda del Tribunal Supremo del día 24 de abril de 2007 parecía que había zanjado la cuestión cuando indicó: «No responderá la aseguradora con quien tenga concertado el seguro obligatorio de responsabilidad civil cuando el vehículo de motor sea instrumento directamente buscado para causar el daño personal o material derivado del delito. Responderá la aseguradora por los daños diferentes de los propuestos directamente por el autor». Sin embargo, sentencias posteriores han dejado atrás este criterio, como las mencionadas de 16 de abril de 2011 y 20 de marzo de 2013, que, según palabras del propio Tribunal Supremo, no son contradictorias con las anteriores (véase, por ejemplo, la STS 1077/2009, de 3 de noviembre que reiteró la doctrina de que el seguro obligatorio no cubre la indemnización por lesiones causadas dolosamente), sino complementarias. La Sentencia de 16 de abril de 2011, n.º recurso 10972/2010, lo razona así:

«La doctrina aplicada en las resoluciones precedentes es aplicable al supuesto ahora enjuiciado por la Sala, toda vez que en este caso el acusado, cuando circulaba con su vehículo por la vía pública, decidió introducirse por una calle peatonal, a cuya entrada había dos maceteros, y dirigir a continuación el automóvil contra los peatones que transitaban por la vía pública, a los que fue embistiendo con dolo directo de lesionarlos y dolo cuando menos eventual de causarles la muerte. Por lo tanto, se está ante un supuesto en que el vehículo es utilizado como instrumento para causar con dolo directo las lesiones que sufrieron los peatones atropellados; dolo directo que excluye en el caso la responsabilidad civil de la entidad aseguradora recurrente con arreglo al acuerdo de esta Sala de 24 de abril de 2007 relativo a la cobertura del seguro obligatorio de responsabilidad civil. Ahora bien, en el caso que ahora se enjuicia los riesgos generados por el vehículo se hallaban también cubiertos con una póliza de seguro voluntario, tal como admite la propia entidad aseguradora frente a las alegaciones del Ministerio Fiscal. Con lo cual, los problemas

hasta ahora examinados se desplazan del ámbito del seguro obligatorio al voluntario. Y ubicados ya en este marco asegurador, mientras que el Ministerio Público insiste en la responsabilidad de la entidad aseguradora, esta replica alegando que las cláusulas generales de la póliza de seguro voluntario excluyen de la cobertura aquellos supuestos en que se utilice un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes (art. 25 del clausulado general de la póliza). Tal cláusula general es cierta, a tenor de la documentación que figura unida a la causa. Sin embargo, a ello debe replicarse que la jurisprudencia de esta Sala viene estableciendo un distinto régimen de responsabilidad con motivo de la circulación de vehículos de motor cuando se opera con el seguro obligatorio y el voluntario. Con respecto a este se considera que no puede oponerse frente a las víctimas la *exceptio doli*, a tenor de lo que se dispone en el art. 76 de la Ley de Contrato de Seguro [...]. Este precepto dice lo siguiente: "El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de este, el daño o perjuicio causado a tercero. La acción directa es inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador contra el asegurado. El asegurador puede, no obstante, oponer la culpa exclusiva del perjudicado y las excepciones personales que tenga contra este. A los efectos del ejercicio de la acción directa, el asegurado está obligado a manifestar al tercero perjudicado o a sus herederos la existencia del contrato de seguro y su contenido". Tratándose de riesgos cubiertos por seguro voluntario frente a terceros perjudicados, esta Sala tiene establecido que ni se excluye la responsabilidad por actos dolosos del asegurado, dentro de los límites de cobertura pactados, ni el asegurador puede hacer uso de las excepciones que le corresponderían frente a este último (STS 707/2005, de 2-6; y 2009, de 27-2). Y en la sentencia 232/2008, de 24 de abril, se dice, a la hora de compatibilizar lo dispuesto en los arts. 1, 19, 73 y 76 de la Ley de Contrato de Seguro con lo que se preceptúa en el art. 117 del C. Penal, que aquellos preceptos han de referirse a las relaciones de las partes contratantes, pero no en lo que respecta, tratándose de seguros voluntarios, a la protección de las víctimas, frente a las que deberán responder directamente los aseguradores. Por lo tanto, la referida cláusula que cita la entidad aseguradora no puede oponerse frente a la víctima o el tercero perjudicado. Su ámbito de eficacia ha de circunscribirse a las relaciones internas entre el asegurador y el asegurado, pero no con respecto a las terceras personas que resultaron perjudicadas por el siniestro, las cuales tienen derecho a reclamar directamente a la compañía aseguradora, sin perjuicio de que esta después repercuta el pago contra el asegurado o contra la persona causante del siniestro con su conducta dolosa. Ese enfoque, aunque con argumentación mucho más lacónica había sido ya anunciado por la STS 232/2008, de 24 de abril, que, como se ha visto, también es aludida en la STS 338/2011».



- Haremos, por último, mención a dos sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea: Sentencia, Sala 3.<sup>a</sup>, de 4 de septiembre de 2014, asunto C-162/13 (NCJ058674), y Sentencia, Gran Sala, de 28 de noviembre de 2017, asunto C-514/16 (NCJ062817).

En la primera de ellas se discute si el accidente provocado por un tractor mientras este se utiliza con fines agrícolas en una era, es o no, un hecho de la circulación.

En la segunda, se discute el derecho o no a percibir indemnización por el marido a consecuencia del fallecimiento de su esposa en un accidente en el que intervino un tractor en la explotación agrícola en la que trabajaba.

Ambas sentencias están relacionadas con el tema que estamos abordando: «el hecho de la circulación en vehículos a motor».

La **Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 4 de septiembre de 2014** (NCJ058674) entiende que el accidente ocasionado por un tractor dotado de remolque en una era de Eslovenia constituye un hecho de la circulación, lo cual parece contradecir lo expuesto en el artículo 2.2, apartado b) del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor de 12 de septiembre de 2008, que, no olvidemos, excluye de la consideración de hechos de la circulación los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de tener en cuenta el apartado 1 del artículo 2, en caso de desplazamiento de esos vehículos por las vías o terrenos que se mencionan en los mismos, siempre que no estén realizando las tareas industriales o agrícolas que les sean propias, de lo que parece deducirse que si el vehículo en cuestión está realizando tareas agrícolas o industriales que le son propias, no estaríamos ante un hecho de la circulación.

La Sentencia de 4 de septiembre de 2014 (NCJ058674) trata la cuestión suscitada con fecha 13 de agosto de 2007, durante la colocación de pacas de heno en una era, cuando el tractor dotado de remolque que está llevando a cabo dicha tarea, al maniobrar marcha atrás para situar el remolque en el patio de la granja, derribó la escalera en la que estaba subido el señor Vnuk, lo que provocó la caída de este. El señor Vnuk presentó una demanda de indemnización para la obtención del pago de 15.944,10 euros en concepto de indemnización por daños no patrimoniales, más intereses de demora, contra el conductor del tractor y su compañía de seguros por el seguro obligatorio de responsabilidad civil concertado.

El juez de primera instancia desestimó dicha demanda. El órgano jurisdiccional de segunda instancia desestimó el recurso presentado por el señor Vnuk contra dicha resolución y señaló que la póliza de seguro obligatorio de circulación de automóviles cubría el perjuicio causado por la utilización de un tractor como medio de transporte, pero no el ocasionado por la utilización de un tractor como maquinaria de trabajo o como medio de remolque.

El órgano jurisdiccional remitente autorizó al Sr. Vnuk a presentar un recurso de casación contra esta resolución en la medida en que versa sobre la utilización del tractor como «vehículo», en el sentido del artículo 15 de la ZOZP.

Ante el órgano jurisdiccional remitente, el Sr. Vnuk alega que el concepto de «utilización de un vehículo en la circulación» no puede limitarse a la circulación en las vías públicas y que, además, en el momento del hecho dañoso controvertido en el litigio principal, el conjunto formado por el tractor y su remolque constituían ciertamente un vehículo que circulaba y que se trataba de la parte final del trayecto. Zavarovalnica sostiene, en cambio, que el asunto principal versa sobre la utilización de un tractor no en su función de vehículo destinado a la circulación vial, sino en el contexto de un trabajo en el henil de una era.

El órgano jurisdiccional remitente indica que la ZOZP no define el concepto de «utilización de vehículos», pero esta laguna ha sido colmada por la jurisprudencia. A este respecto, señala que el objetivo principal del seguro obligatorio con arreglo a la ZOZP consiste en la socialización del riesgo y en la necesidad de proteger las necesidades de los perjudicados y de los pasajeros en el marco de la circulación vial. Según el órgano jurisdiccional remitente, en virtud de la jurisprudencia eslovena, para valorar si determinado daño está cubierto o no por el seguro obligatorio, no es decisivo, sin embargo, si dicho daño se ha producido en una vía pública. No obstante, no existe cobertura en virtud del seguro obligatorio cuando se utiliza el vehículo como maquinaria de trabajo, por ejemplo, en una superficie agrícola, puesto que en ese caso no se trata de circulación vial.

El órgano jurisdiccional remitente señala que las diferentes directivas relativas al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles –a saber, las Directivas Primera a Tercera, la Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles y la Directiva 2005/14– hacen referencia a la «circulación», a la «circulación vial» o también a los «usuarios de las vías públicas», pero no precisan qué puede considerarse circulación de vehículos y cuál es el criterio decisivo a este respecto. Por lo tanto, es posible entender que el seguro obligatorio únicamente cubre los daños causados por un vehículo en el ámbito de la circulación vial o que cubre cualquier daño que esté relacionado de cualquier forma con la utilización o el funcionamiento de un vehículo, con independencia de que la situación pueda o no definirse como una situación de circulación.

En esas circunstancias, el Vrhovno Sodisce (Tribunal Supremo) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿El concepto de "circulación de vehículos" a los efectos del artículo 3, apartado 1, de la [Primera Directiva] debe interpretarse en el sentido de que no incluye las circunstancias del caso de autos, en el que el asegurado de la parte recurrida golpeó la escalera del recurrente con un tractor dotado de remolque durante la colocación de pacas de heno en la superficie del henil, puesto que estos antecedentes no tuvieron lugar en el ámbito de la circulación vial?».

Esta sentencia merece una lectura detallada, además es algo extensa para reproducirla en su integridad, baste indicar lo que acaba declarando el Tribunal de Justicia (Sala 3.<sup>a</sup>):

«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 del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad debe interpretarse en el sentido de que en el concepto de "circulación de vehículos" que figura en la citada disposición se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo. Así pues, puede estar comprendida en ese concepto la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor, como en el litigio principal, extremo que corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar».

La sentencia declara algo de vital importancia, y es que el concepto de «circulación de vehículos» no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro, ya que ni el artículo 1 de la Primera Directiva, ni el artículo 3, ni ninguna otra disposición de la misma o de otras directivas relativas al seguro obligatorio, remiten al Derecho de los Estados miembros por lo que se refiere a ese concepto, y por lo tanto hay que estar a una interpretación autónoma y uniforme en toda la Unión Europea, que debe buscarse teniendo en cuenta no solo el tenor de la disposición, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte. Realiza un recorrido por las legislaciones de los distintos Estados miembros, así como un recorrido por las distintas directivas, para acabar concluyendo que en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en el artículo 3.1 de la Primera Directiva se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual del mismo, así pues, puede estar comprendida en ese concepto la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor, como ocurre en el litigio principal del que trae causa la cuestión debatida.

No se nos escapa, obviamente, que en la legislación española, el artículo 2 b) del Reglamento de 2008 entiende que no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello cuando estuvieran realizando este tipo de tareas, lo cual puede parecer contradictorio con lo resuelto por el TJUE en el caso expuesto y que seguramente llevará a un nuevo criterio de interpretación por parte de nuestros juzgados y tribunales en situaciones análogas a las descritas<sup>3</sup>.

De todas formas, el Tribunal Supremo, Sala de lo Civil, en su Sentencia de 29 de octubre de 2015, ya ha citado la STJUE, Sala 3.<sup>a</sup>, de 4 de septiembre de 2014, y razona que esta doctrina relativa a que en el concepto de «circulación de vehículos» se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual del mismo ya fue iniciada por el propio Tribunal Supremo en Sentencia de la Sala Primera de 2 de diciembre de 2008 y ha sido ratificada con posterioridad en la de 1 de julio de 2015, deduciéndose de las mismas que la parada o estacionamiento relacionados con los periodos de descanso del conductor están integrados dentro del concepto de «hecho de la circulación», por extenderse esta situación a cualquiera que derive del uso del ve-

<sup>3</sup> Indicamos la URL de acceso a la nota de prensa, que contiene una lectura más resumida de la sentencia: <http://civil-mercantil.com/tribunal-justicia-precisa-alcance-proteccion-victimas-accidentes-causados-vehiculos.html>

hículo. Por lo tanto, aunque la STJUE nos pueda parecer contraria al derecho español, no resulta tan novedosa si tenemos en cuenta la interpretación que ya estaba haciendo el Tribunal Supremo en algunos supuestos similares, si bien no idénticos al tratado por el TJUE, que resulta mucho más llamativo al referirse a un vehículo agrícola en el desempeño de su actividad, puesto que la utilización es conforme con la función habitual del mismo.

La otra sentencia a la que hemos aludido es la [Sentencia del Tribunal de Justicia de 28 de noviembre de 2017](#) (Gran Sala), que trata el concepto de «circulación de vehículos», en un accidente ocurrido en una explotación agrícola en el que interviene un tractor inmovilizado, pero con el motor en marcha para accionar una bomba de pulverización de herbicida.

La sentencia tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 del TFUE, por el Tribunal da Relação de Guimarães (Audencia de Guimarães, Portugal), mediante resolución de 23 de junio de 2016, recibida en el Tribunal de Justicia el 3 de octubre de 2016.

Esta petición se presentó en el marco de un litigio entre, por un lado, el matrimonio formado por la señora Isabel y el señor Fausto, y, por otro, el señor José Manuel, Crédito Agrícola Seguros - Companhia de Seguros de Ramos Reais, SA, y el señor Jorge, en relación con la sentencia por la que se condena al matrimonio formado por Isabel y Fausto a reparar el perjuicio sufrido por el señor José Manuel, como consecuencia del fallecimiento de su esposa en un accidente en el que intervino un tractor en la explotación agrícola en la que trabajaba.

El matrimonio poseía una explotación agrícola en Sabrosa (Portugal), en la que la esposa de José Manuel, señora María, se ocupaba de la tarea de echar herbicida a las viñas del matrimonio, en un terreno dispuesto en bancales.

El herbicida se encontraba dentro de un bidón pulverizador, suspendido de la parte trasera de un tractor, a la que había sido acoplado. El tractor estaba inmovilizado en un camino llano de tierra, con el motor en marcha para accionar la bomba pulverizadora del herbicida. El peso del tractor, la trepidación del motor y de la bomba de salida de la pulverizadora y la manipulación (entre otros, por la señora María) de la manguera que salía del bidón, con la que se efectuaba la pulverización, junto con las fuertes lluvias que caían ese día, provocaron un deslizamiento de tierras que hizo volcar el tractor. El tractor se deslizó por los bancales y rodó en dirección a los cuatro trabajadores que se encontraban en los bancales inferiores realizando la tarea de pulverización de la viña con el herbicida. Arrolló a la señora María quien falleció como consecuencia del accidente.

Sin entrar en mayores consideraciones, las cuestiones que el Tribunal da Relação de Guimarães planteó al TJUE fueron las siguientes:

1. ¿Se aplica la obligación de aseguramiento prevista en el artículo 3, apartado 1, de la [Primera Directiva] a la utilización de vehículos, en cualquier lugar, público o privado, exclusivamente en los casos en que están en movimiento o también en los casos en que están inmovilizados, pero con el motor en marcha?

2. ¿Está comprendido en el mencionado concepto de «circulación de vehículos», a efectos del artículo 3, apartado 1, de la [Primera Directiva], un tractor agrícola inmovilizado en un camino llano de tierra de una finca rústica que se está utilizando, como es habitual, en la ejecución de labores agrícolas (pulverización de herbicida en una viña), con el motor en funcionamiento para accionar la bomba del bidón que contiene el herbicida, y que, en esas circunstancias, como resultado del deslizamiento de tierras causado por la conjunción de los siguientes factores:
- peso del tractor,
  - trepidación provocada por el motor del tractor y por la bomba de salida de la pulverizadora, encastrada en la parte trasera del tractor,
  - fuertes lluvias,

el tractor volcó sobre cuatro trabajadores que se encontraban realizando ese trabajo en los bancales inferiores y provocó la muerte de una trabajadora que sujetaba la manguera con la que se efectuaba la pulverización.

3. Si las dos cuestiones prejudiciales anteriores reciben respuesta afirmativa, ¿se opone esta interpretación del concepto de «circulación de vehículos» del artículo 3, apartado 1, de la [Primera Directiva] a una normativa nacional (art. 4, apartado 4, del [Decreto-Lei n.º 291/2007 que aprova o regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvil, de 21 de agosto de 2007]) que excluye la obligación de aseguramiento prevista en el citado artículo 3, apartado 1, [de la Primera Directiva] en los casos en que los vehículos se utilizan en funciones meramente agrarias o industriales?».

En lo que nos interesa, el Tribunal de Justicia declaró:

«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 no está comprendida en el concepto de "circulación de vehículos", a que se refiere dicha disposición, una situación en la que un tractor agrícola que ha intervenido en un accidente tiene por función principal, en el momento de producirse este, no su uso como medio de transporte, sino la generación, como maquinaria de trabajo, de la fuerza motriz necesaria para accionar la bomba de una pulverizadora de herbicida».

Esta sentencia, por lo tanto, sí parece acorde con la interpretación que están dando nuestros juzgados y tribunales al artículo 2.2 b) del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor de 12 de septiembre de 2008.

No obstante, hacemos mención a algunas afirmaciones de la sentencia, recogidas en los diferentes apartados, que nos parecen interesantes:

- El Tribunal de Justicia ha declarado esencialmente 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 (véase, en este sentido, la Sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk, C162/13, EU:C:2014:2146, apartado 59); veremos cómo esta idea de la circulación de un vehículo conforme a su función habitual dará mucho que hablar.
- La extensión del concepto de «circulación de vehículos» no depende de las características del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil; este extremo también nos parece sumamente interesante puesto que el artículo 2.2 del Reglamento del seguro obligatorio hace referencia a los terrenos que «sin tener tal aptitud» sean de uso común.
- Ninguna disposición de las directivas sobre el seguro obligatorio limita el alcance de la obligación de seguro, ni de la protección de las víctimas de accidentes causados por vehículos automóviles que pretende garantizar esta obligación a la utilización de estos vehículos en determinados terrenos o en determinadas vías.
- 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.
- El concepto de «circulación de vehículos», a efectos del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, incluye toda utilización de un vehículo como medio de transporte.
- 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, apartado 1, de la Primera Directiva. Además, no es determinante a estos efectos que el motor estuviera o no en marcha en el momento de producirse el accidente.
- Una vez hecha la precisión anterior, cuando se trata de un vehículo, como el tractor del presente caso, que, además de su uso habitual como medio de transporte, está destinado a utilizarse en determinadas circunstancias como maquinaria de trabajo, debe determinarse si, cuando interviene en la producción de un accidente, el vehículo se utiliza principalmente como medio de transporte, en cuyo caso este uso puede quedar comprendido en el concepto de «circulación de vehículos», a efectos del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, o como maquinaria de trabajo, en cuyo caso el uso no se incluye en este mismo concepto.

En el presente caso, cuando ocurrió el accidente en el que intervino el tractor, este se estaba utilizando como generador de la fuerza motriz necesaria para accionar la bomba de la pulverizadora de herbicida, por tanto, sin perjuicio de las comprobaciones que corresponda hacer al tribunal remitente, este uso se vincula principalmente a la función del tractor como maquinaria de trabajo y no como medio de transporte, de modo que no está comprendido en el concepto de «circulación de vehículos», a efectos del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva,

Habrà que estar atentos a los futuros pronunciamientos tanto del TJUE como de los tribunales españoles sobre la materia, toda vez que la cuestión está resultando controvertida, pensemos, además, que cualquier tipo de vehículo, sea o no industrial o agrícola, puede utilizarse en determinado momento como medio de transporte, incluso mientras está desarrollando una determinada tarea, propia y concreta para la que fue fabricado.

### III. DISPOSICIONES Y SENTENCIAS CONSULTADAS

- Código Penal de 23 de noviembre de 1995, arts. 379 a 383 ter.
- 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.
- 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.
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Reglamento General de Circulación (RD 1428/2003, de 21 de noviembre).
- STJUE, Sala 3.ª de 4 de septiembre de 2014, y STJUE, Gran Sala, de 28 de noviembre de 2017.
- STS de 10 de octubre de 2000.
- STS, Sala 1.ª, de 4 de julio de 2002.
- STS, Sala 1.ª, de 21 de noviembre de 2005.
- STS de 29 de noviembre de 2007.
- STS, Sala 1.ª, de 3 de enero de 2008.
- STS, Sala 1.ª, de 2 de diciembre de 2008.
- STS 232/2008, de 24 de abril (Sala 2.ª).
- STS de 3 de noviembre de 2009.
- STS, Sala 1.ª, de 6 de mayo de 2010.

- STS, Sala 2.<sup>a</sup>, de 16 de abril de 2011.
- STS, Sala 1.<sup>a</sup>, de 6 de febrero de 2012.
- STS, Sala 2.<sup>a</sup>, de 20 de marzo de 2013.
- SSAP de Álava, Sección 1.<sup>a</sup>, de 10 de mayo de 2011 y Barcelona, Sección 14.<sup>a</sup>, de 18 de marzo de 2011.
- SAP de Pamplona, Sección 3.<sup>a</sup>, de 25 de mayo de 2016.
- Acuerdo no Jurisdiccional del Pleno de la Sala 2.<sup>a</sup> del TS de 24 de abril de 2007.