

## Delimitación comunitaria del hecho de la circulación: casuística

**Adelaida Medrano Aranguren**

*Magistrada. Juzgado de 1.ª Instancia n.º 41 de Madrid*

### Extracto

En este caso, la cuestión jurídica que se trae a colación es la determinación acerca de qué cabe entender por un «hecho de la circulación» o por «circulación de vehículos», a la vista de la casuística que concurre en el uso de los vehículos a motor, teniendo en cuenta el análisis de los criterios comunitarios en esta materia. Consideración de hecho propio de la circulación de vehículos, los daños causados por un camión de transporte de residuos dentro del recinto de una empresa para la que trabajaba; debe atenderse para la consideración o no de siniestro susceptible de ser integrado en el concepto de «hecho de la circulación» al hecho de que el vehículo a motor estuviese siendo utilizado conforme a las funciones habituales, y sin que pueda limitarse a las situaciones de circulación vial, es decir, de la circulación en la vía pública, sino que incluye cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual. Los vehículos automóviles están destinados, independientemente de sus características, a su uso habitual como medios de transporte; dicho concepto se extiende a toda utilización de un vehículo como medio de transporte, y ello es lo determinante de la delimitación del concepto. Imposibilidad de permitir que cada Estado comunitario pueda configurar su concepto al margen de la normativa comunitaria.

**Palabras clave:** derecho comunitario; concepto de «hecho de la circulación».

Fecha de entrada: 16-01-2021 / Fecha de aceptación: 28-01-2021

## Enunciado

El día 7 de noviembre de 2015 el conductor de un camión destinado al servicio de recogida de residuos sólidos dejó el camión parado frente a la oficina de entrada de una empresa para la que trabajaba, para formalizar la documentación una vez realizada la descarga de los residuos. El camión inició su desplazamiento hacia atrás debido a que el freno de mano no actuó, quizá por un error del conductor, e impactó contra los equipos de señalización, la cámara de videovigilancia y el control de accesos (barrera y soporte de motorización), situados junto a la báscula.

La aseguradora de la empresa dañada ha abonado una cantidad a su asegurada por los daños tasados, ejercitando una acción del artículo 43 de la Ley de contrato de seguro; esta aseguradora va a iniciar una demanda contra la aseguradora del camión causante de los daños, pero necesita conocer si la acción estaría prescrita o no, en función de que este siniestro pueda ser considerado o no como un hecho de la circulación, puesto que la duda jurídica se plantea en enero de 2017.

Si se considera el siniestro como un «hecho de la circulación», sería de aplicación el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, que establece el plazo de uno año, al que se refiere el artículo 7.1, en cuyo caso la acción estaría prescrita.

Si, por el contrario, consideramos que no se trata de un «hecho de la circulación», por estimar que los hechos son encuadrables en el supuesto contemplado en el artículo 2.2 apartado b) del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, que aprobó el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, entonces nos hallaríamos ante un supuesto de responsabilidad extracontractual, con plazo de cinco años de prescripción, y la acción no estaría prescrita.

Cuestiones planteadas:

- Concepto de «hecho de la circulación» en derecho comunitario.
- Planteamiento jurídico y argumentos en la jurisprudencia comunitaria.

## Solución

Planteado el caso en la forma expuesta, procede comenzar su análisis exponiendo el régimen jurídico aplicable. Esta materia es objeto de regulación por la Unión Europea. Entre las normas comunitarias aplicables debemos citar la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil, que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, la Directiva 72/16 (también conocida como Primera Directiva), la Directiva 84/5, la Directiva 90/232, la Directiva 2000/26 y la Directiva 2005/14.

Todas estas directivas, así como la jurisprudencia emanada del TJUE, han precisado progresivamente las obligaciones de los Estados miembros en materia de seguro obligatorio. La finalidad de tales disposiciones es garantizar la libre circulación, tanto de los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la UE como de los ocupantes de dichos vehículos, y, por otra parte, garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciban un trato equiparable, sea cual fuere el país de la UE en que hubiera ocurrido el accidente.

Así, el artículo 3, párrafos primero y segundo, Directiva 2009/103 dispone que:

Cada Estado miembro adoptará todas las medidas apropiadas, sin perjuicio de la aplicación del artículo 5, para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio, sea cubierta mediante un seguro.

Los daños que se cubran, así como las modalidades de dicho seguro, se determinarán en el marco de las medidas contempladas en el párrafo primero.

La doctrina del TJUE (SSTJUE de 4 de septiembre de 2014, asunto C-162/13; 28 de noviembre de 2017, asunto C-514/16; 20 de diciembre de 2017, asunto C-334/16, y 20 de junio de 2019, asunto C-100/18, entre las más recientes en torno a la interpretación del concepto de circulación de vehículos en el sentido del art. 3.1 Directiva 72/166 [Primera Directiva], cuyo contenido se corresponde esencialmente con el de los párrafos primero y segundo del art. 3 Directiva 2009/103) determina que dicho concepto no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro, sino que constituye un concepto autónomo del de-

recho de la Unión, que debe interpretarse, con arreglo a reiterada jurisprudencia del TJUE, teniendo en cuenta, en particular, el contexto de esta disposición y los objetivos de la normativa de la que forma parte.

En este sentido, el TJUE en su Sentencia de 4 de septiembre de 2014, asunto C-162/13, entre otras consideraciones, indica, en lo que resulta relevante:

56. Habida cuenta de todo lo anterior, y en particular del objetivo de protección perseguido por las Directivas Primera a Tercera, no puede considerarse que el legislador de la Unión haya deseado excluir de la protección conferida por esas Directivas a los perjudicados por un accidente causado por un vehículo con ocasión de su utilización, si esta es conforme con la función habitual de dicho vehículo.

57. A este respecto, es importante señalar además que, según la parte A del anexo de la Directiva 73/239, en su versión modificada por la Directiva 84/641, el ramo de actividad del seguro directo relativo a la «responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles» hace referencia a «toda responsabilidad resultante del empleo de vehículos terrestres automóviles (comprendida la responsabilidad del transportista)».

58. En el presente asunto, es preciso indicar, por un lado, que, como se desprende de la información publicada por la Comisión, la República de Eslovenia no ha excluido, en virtud del artículo 4, letra b), de la Primera Directiva, ningún tipo de vehículo del ámbito de aplicación del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva. Por otro lado, según las indicaciones facilitadas por el órgano jurisdiccional remitente, el accidente que originó el litigio principal fue causado por un vehículo que se movía en marcha atrás para colocarse en un lugar determinado y, por lo tanto, parece haber sido causado por la utilización de un vehículo que es conforme con su función habitual, lo que no obstante incumbe al órgano jurisdiccional remitente comprobar.

59. En tales circunstancias, teniendo en cuenta todas las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva 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.

En este mismo orden de ideas se pronuncia el TJUE en su Sentencia de 15 de noviembre de 2018. En este caso, el Tribunal Supremo de Letonia remitió al TJUE una cuestión prejudicial en la que se pregunta si la acción de abrir la puerta de un vehículo constituye una «utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo», en el sentido de la Sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146),

y si está comprendida, por consiguiente, en el concepto de «circulación de vehículos», a efectos del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva.

Pues bien, en lo que para nuestro supuesto interesa, el TJUE en esta última resolución declara, por otra parte, confirmando su línea jurisprudencial en el sentido expuesto, que:

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

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

Aplicando la doctrina expuesta al supuesto de autos, nos encontramos ante un camión que, sin duda, es un vehículo a motor, que había circulado por las instalaciones de la empresa asegurada después de haber descargados los residuos que transportaba hasta las indicadas instalaciones, lo cual supone una utilización del mismo conforme a su función habitual, hasta detenerse frente a las oficinas de la empresa para formalizar la documentación y, cuando se encontraba detenido, lo que según la doctrina jurisprudencial expuesta tampoco impide la consideración como un hecho circulatorio, al no haberse colocado correctamente el freno de mano, el camión se desplazó marcha atrás, causando los daños cuyo importe se reclama. Esta omisión del freno no constituye una falta de diligencia propia de la función industrial que también desarrollaba el vehículo (la carga y descarga de residuos), no es un problema de que se ejecutaran mal o de forma deficiente esas tareas de carga y descarga. La falta de anclaje del freno de mano lo que revela es una falta de diligencia en la conducción del camión, actividad de conducción en la que es exigible que quien la opera adopte las precauciones necesarias también en los casos en los que detiene el vehículo para impedir que el mismo cause daños.

Por ello, conforme a la jurisprudencia del TJUE expuesta, debemos calificar la producción del siniestro de autos como un «hecho de la circulación», y por lo tanto la acción estaría prescrita.

Sentencias, autos y disposiciones consultadas

- Directivas 72/16, 84/5, 90/232, 2000/26 y 2005/14 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- SSTJUE de 4 de septiembre de 2014 (NCJ058674), 28 de noviembre de 2017 (NCJ062817), 20 de diciembre de 2017 (NCJ063025) y 20 de junio de 2019 (NCJ064104).