

**COMENTARIO DE LA SENTENCIA  
DEL TRIBUNAL SUPREMO  
DE 17 DE DICIEMBRE DE 2019 (674/2019)**

**El incendio sufrido por el vehículo estacionado  
en un garaje por más de 24 horas,  
se considera como hecho de la circulación**

Comentario a cargo de:

JAVIER LÓPEZ GARCÍA DE LA SERRANA

Socio Director de HispaColex Bufete Jurídico

Profesor Contratado Doctor de Derecho Mercantil (Acred.)

Secretario General de la Asociación Española de Abogados

Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro

**SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO DE 17 DE DICIEMBRE DE 2019**

ROJ: STS 3983/2019 - **ECLI**: ES:TS:2019:3983

ID CENDOJ: 28079119912019100033

PONENTE: EXCMA. SRA. DOÑA MARÍA ÁNGELES PARRA LUCÁN

**Asunto:** Nueva interpretación amplia y extensiva del concepto de hecho de la circulación. Se establece que el seguro de responsabilidad civil de vehículos automóviles cubre un incendio en el que ha intervenido un vehículo con el motor parado, que llevaba aparcado más de 24 horas en un garaje privado y que no representaba ningún riesgo para los usuarios de una vía de circulación, al haberse originado el incendio en el circuito eléctrico del vehículo.

Sumario: **1. Resumen de los hechos. 2. Soluciones dadas en primera instancia. 3. Soluciones dadas en apelación. 4. Los motivos de casación alegados. 5. Doctrina del Tribunal Supremo. 5.1. Sobre la necesidad de plantear cuestión prejudi-**

**cial al TJUE para resolver la cuestión:** 5.2. Análisis del Derecho de la Unión Europea sobre la materia así como de la jurisprudencia dictada al respecto. 5.3. El “hecho de la circulación” en el derecho español. 5.4. Resolución de la cuestión prejudicial. Doctrina y fundamentación jurídica. 5.5. Aplicación de la doctrina de la STUE de 20 de junio de 2019 al caso enjuiciado para la resolución del recurso de casación. 5.6. Una cuestión pendiente, y no menor. 5.7. Conclusión. **6. Bibliografía.**

## 1. Resumen de los hechos

La tarde del 19 de agosto de 2013, D. Marcos aparcó en el garaje de una vivienda unifamiliar, propiedad de Industrial Software Indusoft S.L., el vehículo que había adquirido diez días antes, el cual tenía concertado un seguro obligatorio de uso y circulación de vehículo de motor con Línea Directa Aseguradora S.A. (en adelante Línea Directa). El martes 20 de agosto de 2013 por la tarde, con el propósito de enseñárselo a un vecino, D. Marcos arrancó el coche, sin llegar a mover el vehículo. Unas horas más tarde, sobre las tres de la madrugada, el vehículo comenzó a arder y provocó un incendio que causó daños en la vivienda. De esta forma, el incendio se produjo cuando el vehículo estaba estacionado en un garaje privado en el que se encontraba sin circular desde hacía más de veinticuatro horas. El incendio se originó en el interior del vehículo, en su circuito eléctrico.

La propietaria de la vivienda, Industrial Software Indusoft S.L., tenía suscrita una póliza de seguro de hogar con Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros (en adelante Segurcaixa). En cumplimiento de la póliza de seguro del hogar, Segurcaixa abonó a su asegurado la cantidad de 44.704,34 euros por los daños sufridos como consecuencia del incendio en la vivienda, enseres, pintura y otros.

La aseguradora interpuso demanda ejercitando acción de repetición contra Línea Directa solicitando que ésta le abonara el principal indemnizado a su asegurado más los intereses legales, por considerar que el siniestro tuvo su origen en un hecho de la circulación asegurado por la demandada. Línea Directa se opuso alegando excepción procesal de falta de litisconsorcio pasivo necesario por no haber sido demandados el fabricante y el vendedor del vehículo siniestrado. En cuanto al fondo, argumentó que el incendio del vehículo siniestrado no podía considerarse como un hecho de la circulación por cuanto se encontraba en el interior de un garaje, totalmente ajeno a una situación circulatoria, y cuando llevaba más de día y medio estacionado. Añadió que puesto que el coche era completamente nuevo y estaba estacionado, su incendio no podía tener origen en la circulación, esto es, en un defecto de mantenimiento por parte de su propietario, y en buena lógica se encontraba en un defecto de fabricación del vehículo, que presentaba un fallo relevante en la falta de funcionamiento de la climatización que estaba pendiente de ser reparado, para lo que ya había pedido cita en el concesionario.

## 2. Soluciones dadas en primera instancia

La sentencia del Juzgado –tras rechazar la excepción de litisconsorcio por considerarla improcedente a efectos de determinar si el incendio es hecho de la circulación o no del que deba responder la demandada–, desestimó la demanda porque entendió que en el caso de autos no se podía calificar el incendio como hecho de la circulación. Y ello, al entender que no todo incendio de un vehículo estacionado lo es, porque para ello, es necesario que el incendio se produzca en circunstancias que puedan considerarse fruto del riesgo creado por la conducción. En síntesis, razonó que en el presente caso quedaba descartada cualquier incidencia del hecho de la conducción previa sobre el incendio, pues el vehículo se encontraba en un garaje privado desde hacía más de 24 horas, fue arrancado por su propietario para enseñárselo a un vecino, pero sin acción de mover o circular, lo que no es el uso normal denominado comúnmente conducción ni tampoco está relacionado con el fallo o deficiencia de la instalación eléctrica que origina el incendio.

## 3. Soluciones dadas en apelación

La Audiencia estimó el recurso de apelación, basándose para ello en una interpretación amplia del concepto “hecho de la circulación” que le llevó a la conclusión de que debe ser considerado como tal *“el incendio de un vehículo estacionado de forma no permanente por su propietario en una plaza de garaje, cuando la combustión obedezca a causas intrínsecas al vehículo sin que concurra la interferencia del acto de un tercero”*.

Para ello, la sentencia realiza un resumen de las sentencias de esta sala de fechas 10 de octubre de 2000, 2 de diciembre de 2008 y 6 de febrero de 2012. Concluye que esta última constituye la manifestación de la evolución jurisprudencial hacia una interpretación amplia del concepto “hecho de la circulación” que no consta haya sido matizada o rectificadas hasta la fecha. Concluye que este es el criterio seguido con anterioridad por la misma Audiencia en sentencia de 10 de mayo de 2011, referida a un incendio de un vehículo en un parking público. La sentencia argumentó que, de acuerdo con la jurisprudencia: *“Solo cuando quede acreditado que el vehículo estaba estacionado permanentemente, o cuando sea utilizado para otros fines distintos de la propia conducción cabe excluir la consideración de que se trata de un hecho de la circulación, lo cual llevaría a concluir que cuando un vehículo se encuentra en disposición de iniciar su marcha inmediata también nos encontramos ante un hecho de la circulación”*.

Aplicando la doctrina anterior al caso enjuiciado y dado que según la sentencia había quedado acreditado que el vehículo estaba estacionado en el garaje de su vivienda unifamiliar, dispuesto para ser usado en cualquier momento y se trataba de un vehículo seminuevo, que se usaba habitualmente por su propietario para desplazarse, esta era su finalidad, pues la parte demandada

no acreditó que el vehículo fuese usado para un fin distinto a la propia conducción del mismo. Tampoco se probó por ésta que el vehículo estuviese fuera de la circulación, que estuviese estacionado en el garaje de forma permanente, o que hubiese sido dado de baja en tráfico. Por último, concluye que resulta indiferente a los efectos de calificar el hecho de la circulación que se usase por el propietario poco antes de ocurrir el siniestro apreciando que había algún fallo en el circuito eléctrico.

#### 4. Los motivos de casación alegados

Línea Directa interpone recurso de casación en su modalidad de interés casacional. El recurso se funda en un único motivo en el que denuncia infracción del art. 1.1 del Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y del art. 2.1 del 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. Justifica el interés casacional en la *“aplicación indebida de la sentencia del Tribunal Supremo de 6 de febrero de 2012 a los hechos objeto de enjuiciamiento en contradicción con jurisprudencia anterior del mismo Tribunal y de las distintas Audiencias Provinciales”*.

En su desarrollo alega que de la sentencia de 6 de febrero de 2012 no se deduce que todo incendio acaecido con el vehículo detenido sea hecho de la circulación y que, en el caso, no lo es porque se trataba *“de un automóvil perfectamente estacionado por un período de tiempo de prácticamente dos días, con una antigüedad de diez días desde su adquisición, sin un sistema eléctrico independiente al del propio vehículo en funcionamiento durante la parada de forma autónoma”*.

Además, aduce que sobre la cuestión resuelta existe jurisprudencia contradictoria de las Audiencias Provinciales y que por ello considera necesario un pronunciamiento definitivo de la sala en el sentido de determinarse un criterio único y uniforme sobre el problema jurídico planteado sobre los incendios de vehículos a motor que no se encuentren circulando, que están estacionados, parados o en aquellos supuestos en los que el incendio tiene su origen en una causa extraña y ajena al fenómeno circulatorio.

#### 5. Doctrina del Tribunal Supremo

##### 5.1. *Sobre la necesidad de plantear cuestión prejudicial al TJUE para resolver la cuestión*

Interpuesto el Recurso de Casación por la compañía condenada en su modalidad de “interés casacional”, al considerar que es preciso un pronunciamiento definitivo de la Sala Primera en el sentido de determinarse un criterio único y uniforme sobre los incendios de vehículos a motor que no se encuen-

tren circulando, que están estacionados, parados o en aquellos supuestos en los que el incendio tiene su origen en una causa extraña y ajena al fenómeno circulatorio, nuestro Tribunal Supremo plantea ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea cuestión prejudicial que tiene como objeto la interpretación del artículo 3 de 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 (DO 2009, L 263, p. 11).

En concreto, el Tribunal Supremo planteó las siguientes cuestiones prejudiciales:

*“1) ¿Se opone al artículo 3 de la [Directiva 2009/103] una interpretación que incluya en la cobertura del seguro obligatorio los daños causados por el incendio de un vehículo parado cuando el incendio tiene su origen en los mecanismos necesarios para desempeñar la función de transporte del vehículo?”*

*2) Si la respuesta a la cuestión anterior es negativa, ¿se opone al artículo 3 de la [Directiva 2009/103] una interpretación que incluya en la cobertura del seguro obligatorio los daños causados por el incendio de un vehículo cuando el incendio no se pueda relacionar con un movimiento anterior, de modo que no pueda apreciarse que está conectado a un trayecto?”*

*3) Si la respuesta a la segunda cuestión es negativa, ¿se opone al artículo 3 de la [Directiva 2009/103] una interpretación que incluya en la cobertura del seguro obligatorio los daños causados por el incendio de un vehículo cuando el vehículo se encuentra estacionado en un garaje privado cerrado?”*

En este contexto, el órgano jurisdiccional remitente estima que la cuestión fundamental que se plantea es si el seguro de responsabilidad civil de vehículos automóviles cubre un accidente en el que ha intervenido un vehículo con el motor parado que estaba aparcado en un garaje privado y que no representaba ningún riesgo para los usuarios de una vía de circulación.

## *5.2. Análisis del Derecho de la Unión Europea sobre la materia así como de la jurisprudencia dictada al respecto*

Este apartado resulta fundamental, ya que va a servir de punto de partida para la resolución que el TJUE dicta sobre la cuestión prejudicial que se plantea por el Tribunal Supremo, el cual tendrá que dictar sentencia de conformidad con aquella jurisprudencia.

Como punto de partida debemos analizar la normativa aplicable al respecto, y que principalmente se centra en la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa a seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

A tenor del artículo 1 de la Directiva 2009/103, se entenderá por:

1) “vehículo”: *todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados;*

De gran relevancia resulta el artículo 3 de esta Directiva, sobre el que se plantean las tres cuestiones que centran la cuestión, y que dispone:

*«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.*

*Cada Estado miembro adoptará todas las medidas oportunas, para que el contrato de seguro cubra igualmente:*

- a) los daños causados en el territorio de los otros Estados miembros según las legislaciones en vigor en esos Estados;*
- b) los daños que pudieran sufrir los nacionales de los Estados miembros durante el trayecto que enlace directamente dos territorios en los que sea aplicable el Tratado, en el caso de que no existiese oficina nacional de seguros en el territorio recorrido; en este caso, los daños se cubrirán según la legislación nacional relativa a la obligación del seguro en vigor en el Estado miembro en el que tiene su estacionamiento habitual el vehículo.*

*El seguro contemplado en el párrafo primero cubrirá obligatoriamente los daños materiales y corporales.»*

La interpretación de dicho precepto y de lo que debe considerarse “circulación de vehículos se ha ido configurando a través de las distintas sentencias que se han dictado en el seno del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, resultando de gran relevancia la doctrina que emana de la Sentencia de la Sala Tercera del Tribunal de Justicia de Unión Europea de 4 de Septiembre del 2.014. Caso Vnuk y Zavarovalnica Triglav.

Hace ya unos años tuve la oportunidad de publicar una ponencia sobre esta importante sentencia, con motivo del II Encuentro Spanish Hubb European Law Institute celebrado en Granada en 2017, al cual me remito en su integridad (2018, pgs 11 a 25) y del que voy a extraer solo lo más relevante del mismo. El asunto en cuestión surge cuando, el 13 de agosto de 2007, un tractor se encuentra dando marcha atrás para situar un remolque en el patio de una granja, realizando tal maniobra en el contexto de unas operaciones de transporte de heno. Al realizar la maniobra de marcha atrás golpeó una escalera en la que se encontraba subido el Sr. Vnuk.

La Sentencia aborda el concepto de vehículo a motor, precisando que un tractor con remolque debe ser considerado como tal a la luz del artículo 1.1

de la Primera Directiva 72/166/CEE, de 24 de abril de 1972, que establece que un vehículo a motor debe estar: *«destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados»*.

Además, y en lo que aquí nos interesa, tras realizar un análisis del artículo 3.1 de la directiva, añade que el concepto hecho de la circulación debe ser uniforme para toda la UE, ya que al ser un concepto autónomo del Derecho de la Unión Europea no puede dejarse a la interpretación de cada estado miembro porque ninguna de las Directivas relativas al seguro de automóvil se remite al derecho de los estados miembros. Si bien es cierto que ninguna Directiva contempla una definición de los conceptos de *“accidente”, “siniestro”, “circulación”, o “utilización de vehículos”,* la interpretación de estos conceptos debe hacerse a la luz de un doble objetivo: por un lado, la protección de las víctimas de accidentes de tráfico y de otro lado, la liberación de la circulación de personas y mercados.

Finalmente, establece que sí es hecho de la circulación el accidente causado por un vehículo con ocasión de su utilización, si su uso es conforme con la función habitual de dicho vehículo.

En tales circunstancias concluye la sentencia que: *«teniendo en cuenta todas las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada considerando 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»*.

Otra de las sentencias relevantes dictadas en el seno de la Unión es la conocida como el Caso Rodrigues de Andrade, Portugal, sentencia del TJUE de 28 de noviembre de 2017, Cuestión Prejudicial C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908. El siniestro que originó este asunto se produjo el 1 de marzo de 2006, cuando un tractor que se encontraba inmovilizado en un camino de tierra en explotación agrícola, con el motor encendido para accionar una bomba fumigadora que estaba instalada en la parte trasera del tractor, desde donde la manipulaba la Sra. Alves. En dicha situación, y debido a la confluencia de varios factores, el tractor acaba deslizando y posteriormente, cayendo, con tan mala fortuna que lo hace sobre la Sra. Alves, provocando su fallecimiento.

En primer lugar, señala que lo determinante para ser considerado hecho de la circulación no depende de las características del terrero. En segundo lugar, continúa apuntando que la situación de parada no excluye, por sí misma, su consideración como hecho circulatorio. En tercer lugar, apunta que el estado en que se encuentre el motor (encendido o apagado) no es determinante para su consideración como hecho de la circulación. En cuarto y último lugar, determina que al existir vehículos mixtos que pueden ser usados para el

desplazamiento o para su uso como productor de fuerza motriz, debe determinarse al momento de ocurrir el accidente, cuál era su uso para poder concluir si estamos o no, ante un hecho de la circulación. Por tanto, en este caso, no fue considerado como tal, ya que el uso del vehículo en el momento del accidente que acabó con la vida de la Sra. Alves, el tractor estaba siendo usado como bomba de accionamiento de la fumigadora que usaba ésta.

Otro paso más en la flexibilización del concepto de hecho de la circulación fue la Sentencia del TJUE, Caso Núñez Torreiro, España, de 20 de diciembre de 2017, Cuestión Prejudicial C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007. En este asunto, el lesionado participaba en unas maniobras militares realizadas de noche en un campo destinado a este tipo de prácticas. Encontrándose sentado en el asiento de ocupante del asiento de copiloto de un vehículo militar, con luces de guerra y circulando por un terreno sólo apto para vehículos con el uso de cadenas, el vehículo volcó.

De dicho pronunciamiento el TJUE concluyó: *“Que el vehículo estaba siendo usado como medio de transporte, por lo que debe ser entendido como hecho de la circulación, tal y como vimos en el asunto Rodrigues de Andrade. Que el hecho de que el accidente ocurriera en una zona reservada para la realización de maniobras militares no apta para la circulación, no excluye la consideración de hecho circulatorio, como vimos en la sentencia del caso Vnuk”*.

Como vemos, en este pronunciamiento el TJUE excluye el elemento espacial del concepto de hecho de la circulación, dejando de ser un requisito para su interpretación

De esta forma, llegamos a la Sentencia del TJUE, Caso Destapado Pao Mole, Portugal, de 4 de septiembre de 2018, Cuestión Prejudicial C-80/17. En este asunto el TJUE se pronuncia sobre un supuesto en el que la propietaria de un vehículo con matrícula portuguesa, la Sra. Destapado, había estacionado su vehículo en el patio de su vivienda, careciendo de seguro obligatorio y sin haber realizado los trámites para dar el vehículo de baja administrativa. En un momento dado, el hijo de la propietaria coge el vehículo sin el consentimiento de su madre, sufriendo un accidente en el que fallece el hijo y dos ocupantes más. El fondo de garantía indemniza y repite por las cantidades abonadas.

En este caso, no se trata de determinar si lo ocurrido era o no un hecho de la circulación, sino que lo que aquí se determina es la obligación de aseguramiento de los vehículos para estos supuestos. El TJUE establece también que la definición de vehículo a motor del art. 1 de la Primera Directiva tiene un carácter objetivo, por lo que no puede variar en función de si la intención del propietario o de cualquier otra persona, es la de hacer uso circulatorio del vehículo. Asimismo, en relación a la obligación de suscripción de un seguro obligatorio de accidentes, añade que su contratación no puede supeditarse al uso que, en un momento concreto, quiera hacerse del vehículo como medio de transporte. Y continúa señalando que el vehículo era susceptible de ser usado como tal, puesto que tenía matrícula y, pese a estar estacionado en un terreno privado sin intención de hacer uso de este, debe estar asegurado.



Para terminar resulta de gran interés por la relación con la resolución que ocupa nuestro estudio, la sentencia del TJUE de 15 de noviembre de 2018, caso *Balcia Insurance*. Los antecedentes de esta Sentencia versan sobre un pasajero de un vehículo estacionado a la puerta de un supermercado que, al abrir la puerta derecha, daña el lateral trasero izquierdo del vehículo que se encontraba estacionado de forma paralela. El vehículo que fue dañado tenía contratado un seguro que contemplaba los daños, por lo que su aseguradora indemnizó al perjudicado y se subrogó en su posición, repitiendo contra la responsable de estos.

La resolución del caso determina que la apertura de un vehículo estacionado en un aparcamiento constituye un hecho circulatorio, ya que la acción de abrir la puerta de un vehículo supone un uso de este conforme a su función de medio de transporte. Tal consideración no puede ser excluida por el hecho de que el vehículo se encontrase inmovilizado y estacionado, ni porque los daños fueran causados por un ocupante en lugar del conductor.

De lo visto hasta ahora, podemos establecer dos aspectos fundamentales de todas estas sentencias del TJUE, según señala Calvo Baturone (2019):

- a) La primera es que el hecho de la circulación no puede dejarse a la apreciación e interpretación de cada estado miembro, ya que constituye un concepto autónomo del Derecho de la Unión Europea.
- b) Dos claros objetivos: Garantizar la libre circulación, entendiéndose tanto de los vehículos como de sus ocupantes, y la protección de las víctimas garantizando que en las mismas tengan un trato equiparable con independencia del lugar de ocurrencia del accidente dentro de la Unión Europea.

### 5.3. *El “hecho de la circulación” en el derecho español*

Extrapolando dicho conflicto a nuestro derecho interno, nos encontramos como principal normativa reguladora el artículo 2, apartado 1, 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 (BOE n.º 222, de 13 de septiembre de 2008, p. 37487), que está redactado en los siguientes términos: “*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*».

Se viene considerando por parte de la doctrina –por ejemplo Badillo Arias (2015)–, que para poder definir un “hecho de la circulación” hay que acudir a factores tales como el vehículo que interviene, la actividad que están destinados a desempeñar, y el lugar en que acaece el hecho dañoso.

Sin embargo, tales elementos no han arrojado ninguna certeza o seguridad jurídica sobre lo que deba entenderse por “hecho de la circulación” a los efectos de la cobertura del SOA, por lo que en el derecho español ha generado y sigue generando una gran cantidad de artículos doctrinales, y de jurisprudencia tanto del Tribunal Supremo como de Audiencias Provinciales, en muchos casos contradictorias tal y como se alude en el recurso de casación planteado en el caso que nos ocupa.

Al objeto de entender el alcance de dicha controversia, vamos a analizar algunas de las sentencias dictadas por nuestro Alto Tribunal en la materia. En concreto, nos vamos a referir a la sentencia que se alude por la Audiencia Provincial de Álava para estimar el recurso de apelación y que se entiende infringida o incorrectamente valorada por el recurrente, esto es, la Sentencia del TS de 6 de febrero de 2012, n.º 816/2011, en la que se hace una interpretación abierta del concepto de hecho de la circulación, ya que entiende que el estacionamiento o la parada del vehículo aparece expresamente recogido en la regulación legislativa y normativa de la circulación de vehículos a motor, por lo que debe entenderse que estamos ante un hecho de la circulación al tratarse de un daño producido durante tal situación. En este sentido, considera que *“La duda que pudiera subsistir tras la lectura de los anteriores preceptos acerca de la posibilidad de compatibilizar la situación de aparcamiento o estacionamiento del vehículo con el concepto de hecho de la circulación se resuelve acudiendo a las previsiones del RDL 339/1990, de 2 marzo, que aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, habida cuenta que la situación de aparcamiento o estacionamiento está expresamente regulada en la Sección 7.ª, Capítulo II del Título II, artículos 38 y siguientes. 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”*.

Aunque esta conclusión seguía el criterio que se venían manteniendo por algunas Audiencias Provinciales sobre la materia, se alejaba en parte de la propia doctrina sentada por la Sala Primera años atrás, así como por el de muchas otras Audiencias. En este sentido, por ejemplo y a modo de resumen, la Sentencia del TS de 4 de julio de 2002, estudiaba el supuesto del fallecimiento de dos personas que se encontraban en la parte trasera de un vehículo, con la llave puesta y el estérter sacado, en situación de parada dentro de un garaje, produciéndose el fallecimiento de ambos por inhalación de monóxido de carbono. En este caso, aunque el TS no exige que el coche se mueva, sí que considera necesario que esté en circulación o situación derivada, inherente o accesoria, no permitiéndose que el vehículo esté en situación ajena, extraña o independiente a la circulación.

En un nuevo pronunciamiento, de fecha 29 de noviembre de 2007, no consideró como hecho de la circulación unos daños producidos por una grúa en un camión mientras se realizaban tareas de carga y descarga del mismo, al no deberse los daños originados a la circulación de un vehículo a motor.

Para concluir con esta línea argumental seguida por el TS (y que como digo era seguida en gran medida por las Audiencias Provinciales), hacemos referencia a la Sentencia de 2 de diciembre de 2008, en la cual nuestro Alto Tribunal intenta establecer una línea que permita diferenciar entre aquellos siniestros consustanciales y vinculados al hecho de la circulación de vehículo a motor y aquellos supuestos en los que podemos entender que se ha producido una ruptura con el mismo. En este sentido, acoge la sentencia que:

*«De todos los materiales estudiados hasta aquí debe llegarse a una conclusión con respecto a lo que debe entenderse por hecho de la circulación: la regla general consiste en atribuir esta categoría a las situaciones en las que el vehículo se encuentra en movimiento, de modo que cuando está estacionado de forma permanente (caso de la sentencia de 10 octubre 2000), o bien cuando está siendo utilizado de forma distinta a la que resulta el uso natural de un vehículo (casos de las sentencias de 4 julio 2002 y 29 noviembre 2007), no nos hallamos ante un hecho de la circulación. A esta regla se le debe añadir la que ahora se formula en el caso de que el vehículo se halle aparcado por una parada efectuada durante un trayecto, ya sea por exigencias del propio trayecto, ya sea por exigencias legales, para facilitar el debido descanso del conductor: en estos casos se trata de un hecho de la circulación, por lo que debe declararse la doctrina de acuerdo con la que a los efectos de la interpretación del Art. 1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, contenida en la disposición adicional 8ª de la ley 30/1995, los siniestros ocurridos durante una parada en la ruta seguida por el vehículo constituyen hechos de la circulación y por tanto, están incluidos en el ámbito del seguro de responsabilidad civil contratado».*

Si bien, tras la sentencia de 6 de febrero de 2012, y sobre todo, tras la sentencia del TJUE ya mencionada de 2014, parece que nuestro Alto Tribunal fue optando por este criterio más flexible, acorde en cierta medida con la línea marcada por Europa. De esta forma, a esta sentencia le siguieron otras como la ST, núm. 415/2015, de 1 de julio, la cual integra el estacionamiento dentro del concepto de hecho de la circulación al considerar que “*eso constituye uso propio del automóvil necesario como antecedente y subsiguiente en la circulación, porque tanto antes como después de realizar un desplazamiento se procede al estacionamiento del vehículo*”, sin entrar a valorar en profundidad el tiempo de duración de la parada.

#### 5.4. Resolución de la cuestión prejudicial. Doctrina y fundamentación jurídica

Con este contexto normativo y jurisprudencial a nivel de Europeo como de derecho interno, el órgano jurisdiccional remitente estima que la cuestión fundamental que se plantea es si el seguro de responsabilidad civil de vehículos automóviles cubre un accidente en el que ha intervenido un vehículo con el motor parado que estaba aparcado en un garaje privado y que no representaba ningún riesgo para los usuarios de una vía de circulación.

En este sentido, el primer análisis del TJUE obedece a las consideraciones realizadas por el órgano remitente. El Tribunal Supremo observa sobre la cuestión enjuiciada que por un lado, si el incendio se produce cuando el vehículo está parado, pero tiene su origen en una función necesaria o útil para el desplazamiento, debe considerarse que esta situación está relacionada con la función habitual del vehículo. Por otro lado, estima que una situación en la que el vehículo se encuentra aparcado en un garaje privado podría estar excluida del concepto de «circulación de vehículos», en el sentido del artículo 3 de la Directiva 2009/103, cuando, por falta de cercanía en el tiempo entre la utilización anterior del vehículo y el incendio o por cómo ha ocurrido el siniestro, no exista relación entre el siniestro y la circulación del vehículo. A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente añade que prescindir de la conexión temporal entre la utilización anterior del vehículo y el siniestro podría conducir a una equiparación del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles con un seguro de propietario que cubriera la responsabilidad derivada de la mera tenencia o titularidad de un vehículo.

Dicho lo cual, el TJUE señala como premisa el hecho de que un coche como el del litigio principal está incluido en el concepto de «vehículo» que figura en el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103. Por otro lado, consta que ese vehículo tenía su estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro y que no le es aplicable ninguna excepción adoptada en virtud del artículo 5 de la Directiva. Y respecto a la cuestión controvertida, del análisis de la normativa y jurisprudencia de la Unión en materia de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos, el Tribunal de Justicia ha declarado que el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 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, que incluye cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual (sentencia de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, apartado 28).

— 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»,

— No es determinante que el motor del vehículo en cuestión estuviera o no en marcha en el momento de producirse el accidente (véase, en este sentido, la sentencia de 15 de noviembre de 2018, BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, apartado 39 y jurisprudencia citada).

— El alcance del concepto de «circulación de vehículos», no depende de las características del terreno en el que se utilice el vehículo ni, en particular, de la circunstancia de que el vehículo esté inmovilizado en un aparcamiento en el momento de producirse el accidente.

Partiendo de estas consideraciones la sentencia concluye que el período de inmovilización del vehículo son estadios naturales y necesarios que forman parte integrante de su utilización como medio de transporte, por lo que un vehículo se utiliza conforme a su función cuando está estacionado entre dos desplazamientos.

Aplicando la anterior doctrina al caso de autos, señala la sentencia analizada que el estacionamiento del vehículo en un garaje privado constituye una utilización de este conforme a su función de medio de transporte, sin que el hecho de que el vehículo llevase más de 24 horas estacionado desvirtúe esa conclusión.

Y respecto a la circunstancia de que el siniestro objeto del litigio principal fue resultado de un incendio que se originó en el circuito eléctrico del vehículo, debe considerarse que, puesto que el vehículo causante del siniestro encaja en la definición de «vehículo» recogida en el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, no procede identificar cuál de las piezas del vehículo fue la que provocó el hecho dañoso ni determinar las funciones que esta pieza desempeña.

Por todo eso, concluye el TJUE que procede responder a las cuestiones prejudiciales planteadas y que el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en esta disposición una situación, como la del litigio principal, en la que un vehículo estacionado en un garaje privado de un inmueble y utilizado conforme a su función de medio de transporte comenzó a arder, provocando un incendio que se originó en el circuito eléctrico del vehículo y causando daños en el inmueble, aun cuando el vehículo llevara más de 24 horas parado en el momento en que se produjo el incendio.

##### *5.5. Aplicación de la doctrina de la STUE de 20 de junio de 2019 al caso enjuiciado para la resolución del recurso de casación*

La aplicación de la doctrina contenida en esta sentencia determina que el recurso de casación deba ser desestimado.

En primer lugar, hemos de llamar la atención sobre una cuestión que no afecta directamente al hecho debatido, pero que sí podría haber tenido gran relevancia para la resolución del recurso. Y es que Línea Directa, aseguradora del vehículo que se incendió, viene condenada a indemnizar los daños ocasionados en la vivienda en la que se encontraba estacionado el vehículo.

En las nuevas alegaciones que presenta después de la notificación de la STJUE, Línea Directa plantea una cuestión que es ajena a lo que fue resuel-

to por la Audiencia Provincial y que ha sido objeto del recurso de casación. En efecto, en apoyo de su recurso de casación, sostiene en síntesis, que no debe declararse la obligación de pago por su parte porque la condena en otro procedimiento a Subaru demuestra que no hubo culpa del conductor/propietario del vehículo asegurado y que la responsabilidad debería imputarse al fabricante.

Sin embargo, como decimos, esta cuestión no es el objeto del recurso de casación, pues frente a la sentencia recurrida que consideró que el siniestro debía considerarse hecho de la circulación, Línea Directa presentó recurso de casación impugnando esa calificación y pidió que la sala se pronunciara sobre la consideración de hecho de la circulación de los incendios de vehículos a motor que no se encuentren circulando. Esta sala, a la vista de las circunstancias concurrentes en el caso, planteó cuestión prejudicial que, como se ha dicho, fue resuelta por la STJUE de 19 de junio de 2019, a cuya doctrina debemos estar, y que expresamente ha declarado:

*“[E]l artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto de “circulación de vehículos” que figura en esta disposición una situación, como la del litigio principal, en la que un vehículo estacionado en un garaje privado de un inmueble y utilizado conforme a su función de medio de transporte comenzó a arder, provocando un incendio que se originó en el circuito eléctrico del vehículo y causando daños en el inmueble, aun cuando el vehículo llevara más de 24 horas parado en el momento en que se produjo el incendio”.*

Atendiendo al pronunciamiento del TJUE, y de acuerdo con lo dispuesto en el art. 4 bis de la LOPJ, este recurso debe ser resuelto de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, por lo que el mismo es desestimado y se confirma la sentencia recurrida.

#### 5.6. *Una cuestión pendiente, y no menor*

Por último, me gustaría destacar de la sentencia una cuestión relevante que queda sin resolver. Como plantea López Jiménez (2019), la aseguradora recurrente, de forma extemporánea, en el trámite de alegaciones tras la recepción de la sentencia del TJUE, planteó que su asegurado no podía ser responsable puesto que estamos en un siniestro con daños materiales y el criterio de imputación es la culpa, y, además, la causa del incendio es un fallo eléctrico del vehículo achacable al fabricante y declarado probado en sentencia firme. La sentencia rechaza la cuestión porque *«es ajena a lo que fue resuelto por la Audiencia Provincial y que ha sido objeto del recurso de casación»*. Como dice López Jiménez nos hemos quedado sin conocer la respuesta de la Sala Primera de nuestro Alto Tribunal. Asumido que el incendio de un vehículo es un hecho de la circulación, queda la pregunta de cómo imputar responsabilidad

al conductor que lo aparcó correctamente, que acabará ardiendo por un fallo eléctrico y que solo produce daños materiales. Se supone que responde «cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil» (artículo 1.1 RDL8/2004). ¿Habrá que probar la culpa? ¿Acudimos al 1908.1º CC?

### 5.7. *Conclusión*

Si en algo podemos estar de acuerdo todos aquellos que nos dedicamos al ámbito del derecho de la circulación, es que cada vez más el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) es el competente para delimitar aquellos conceptos que conforman la materia que nos ocupa, y ello por cuanto nuestros Juzgados y Tribunales nacionales no se atreven a pronunciarse en la resolución de litigios sin lanzar cada vez más la correspondiente consulta al Tribunal Europeo, con el objetivo de que sea éste quien determine y aclare las distintas dudas que pueden surgir al intentar armonizar nuestra legislación con las distintas Directivas Europeas que se vienen dictando en este campo. Podremos estar de acuerdo o no con esta técnica, pero la realidad es que la normativa europea nos vincula y las interpretaciones que sobre la misma ofrece el Tribunal de Justicia nos son igualmente vinculantes, hasta tal punto que invalidan una doctrina jurisprudencial anterior por la que nos hemos venido rigiendo en nuestro panorama español, tal y como ocurre en el presente caso.

Y es que la conclusión de este modo es rotunda, pues el Tribunal considera que el estacionamiento y el período de inmovilización del vehículo son estadios naturales y necesarios que forman parte integrante de su utilización como medio de transporte, y en consecuencia, un vehículo se utiliza conforme a su función de medio de transporte cuando está en movimiento, pero también, en principio, mientras se encuentra estacionado entre dos desplazamientos.

Con todo lo anterior por tanto el TJUE nos ofrece otra nueva ampliación del término circulación de vehículos, debiendo interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto según figura en la Directiva 2009/103, una situación, como la del litigio principal, en la que un vehículo estacionado en un garaje privado de un inmueble y utilizado conforme a su función de medio de transporte comenzó a arder, provocando un incendio que se originó en el circuito eléctrico del vehículo y causando daños en el inmueble, aun cuando el vehículo llevara más de 24 horas parado en el momento en que se produjo el incendio. Podremos estar más de acuerdo o no con este pronunciamiento, pero lo cierto es que tal y como el propio Tribunal de Justicia de la Unión Europea deja claro en sus pronunciamientos, la protección de la víctima es su prioridad y con ello los límites del seguro obligatorio de circulación parecen que no están aún escritos.

Son muchas las reflexiones que nos pueden surgir ante esta posición, pues se nos presenta al seguro obligatorio de circulación como un seguro casi universal, donde en virtud del principio de protección de las víctimas cualquier

situación de riesgo para la misma va a estar cubierta, bastando para ello que exista algún elemento de conexión con el vehículo, sin que sea necesario ya acudir a criterios de cercanía en el tiempo, puesta en marcha del mismo o su uso exclusivo como medio de transporte. Estos límites parecen ya superados y la Jurisprudencia que nos marca la Unión Europea rebasa los mismos, modificando los principios que en nuestro propio sistema delimitaban el ámbito de la circulación y sin que podamos adivinar hasta dónde va a llegar esa extensión del seguro obligatorio. Por ello, esta nueva interpretación del TJUE, me atrevo a decir que tendrá, sin duda alguna, una importante repercusión en el sector asegurador, pues el riesgo cubierto está aumentando considerablemente, lo que llevará consigo –más pronto que tarde– una regularización de las primas del seguro obligatorio de circulación para los vehículos de motor.

## **6. Bibliografía**

- Badillo Arias, J.A. “La consideración de hecho de la circulación a raíz de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 4 de septiembre de 2014”. En Revista Digital CONSORSEGUROS, n° 2, abril de 2015.
- Badillo Arias, J.A. “La responsabilidad civil automovilística. El hecho de la circulación”. Editorial Aranzadi, abril 2016.
- Bezanilla Sanchez, J. “El alcance del concepto de hecho de la circulación y la cobertura del seguro obligatorio, según la doctrina el TJUE: Su colisión con el derecho interno español”, en Revista n° 62 de la Asociación Española de Abogados Especializados en RC y Seguro, segundo trimestre de 2017.
- Calvo Baturone, M. “Incendio de vehículo en situación de estacionamiento o parada y su consideración como hecho de circulación y su aseguramiento”, en Revista n° 72 de la Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en RC y Seguro, cuarto trimestre de 2019.
- Lopez Garcia De La Serrana, J. “¿Qué debe considerarse un hecho de la circulación para estar cubierto por el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor?” En Ponencias II Encuentro Spanish Hubb European Law Institute, SEPIN 2018.
- Lopez Garcia De La Serrana, J. “Comentario a la sentencia del TJUE de 20 de junio de 2019”, en Legal Today, 30 de octubre de 2019.
- López Jiménez, A. “Comentario a la sentencia del TS (Sala 1ª), de 17 de Diciembre de 2019”, en Revista n° 72 de la Asociación de Abogados Especializados en RC y Seguro, cuarto trimestre de 2019.