

**COMENTARIO DE LA SENTENCIA
DEL TRIBUNAL SUPREMO
DE 7 DE OCTUBRE DE 2021 (680/2021)**

**Aunque sea culpa del conductor,
el seguro obligatorio de éste no cubre los daños
del semirremolque enganchado a su vehículo**

Comentario a cargo de:
JAVIER LÓPEZ GARCÍA DE LA SERRANA
Socio Director de HispaColex Bufete Jurídico
Profesor Contratado Doctor de Derecho Mercantil (Acred.)
Presidente de la Asociación Española de Abogados
Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro

SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO DE 7 DE OCTUBRE DE 2021

ROJ: STS 3662/2021 - **ECLI:** ES:TS: 2021:3662

ID CENDOJ: 28079119912021100019

PONENTE: EXCMO. SR. FRANCISCO MARÍN CASTÁN

Asunto: Se fija como doctrina jurisprudencial que el artículo 5.2 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor debe interpretarse en el sentido de que, en los casos de accidente de tráfico de un vehículo articulado debido a la culpa del conductor del camión-tractor, el seguro obligatorio de éste no cubre los daños del semirremolque enganchado a él.

Sumario: 1. Resumen de los hechos. 2. Solución dada en primera instancia. 3. Solución dada en apelación. 4. Los motivos de casación alegados. 5. Doctrina del Tribunal Supremo. 5.1. *Sobre la necesidad de plantear una cuestión prejudicial al TJUE.* 5.2. *Análisis del Derecho de la Unión Europea y nacional aplicable al respecto.*

5.3. Jurisprudencia relevante de la Sala Primera del Tribunal Supremo sobre la materia. 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. 6. Conclusión. 7. Bibliografía.

1. Resumen de los hechos

El día 3 de abril de 2014 tuvo lugar un accidente de circulación en el que se vio implicado únicamente el vehículo articulado formado por un camión-tractor, propiedad de una entidad portuguesa, que tenía contratado el seguro obligatorio de responsabilidad civil con la compañía cuya representación en España correspondía a la entidad demandada, y un semirremolque, que tenía suscrita póliza que cubría los daños propios del citado vehículo con la aseguradora demandante. El accidente consistió en la salida de la vía y posterior volcado del vehículo articulado, siendo causa directa del mismo la distracción del conductor del camión-tractor. Como consecuencia del accidente el semirremolque sufrió daños materiales que fueron valorados en 36.909,68 euros. Además, en concepto de salvamento y remolque se ocasionaron daños por importe de 1.067,65 euros. Por tanto, la cuantía total de los daños ocasionados al semirremolque fue de 37.977,33 euros, IVA no incluido. Según el condicionado general de la póliza del camión-tractor quedaban excluidos de la garantía del seguro obligatorio de responsabilidad civil los daños causados en el propio vehículo de motor asegurado y los causados a las mercancías transportadas en el vehículo asegurado, ya sea durante el transporte o en las operaciones de carga y descarga.

Con fecha 4 de julio de 2014, la aseguradora del semirremolque, en virtud de la cobertura de daños propios, abonó a su asegurado una indemnización por importe de 34.977,33 euros y el 13 de marzo de 2015 presentó demanda de juicio ordinario contra la representante en España de la entidad aseguradora portuguesa de la cabeza tractora –por tanto se acciona frente a la demandada su responsabilidad conforme al seguro obligatorio de vehículos de motor–, pidiendo se dictara sentencia «por la que se condene a la demandada VAN AMEYDE ESPAÑA, S.A. a abonar a mi mandante la suma de TREINTA Y CUATRO MIL NOVECIENTOS SETENTA Y SIETE EUROS CON TREINTA Y TRES CÉNTIMOS (34.977,33 €)», cantidad abonada por la aseguradora actora, que en virtud del contrato de seguro de daños propios ha pagado al propietario del semirremolque, fundamentando su petición en que según la normativa vigente –Reglamento General de Vehículos aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, BOE 26 de enero de 1999, en vigor el 26 de julio de 1999, y Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, BOE 13 de septiembre de 2008, en vigor el 13 de octubre de 2008–, el camión-tractor y el semirremolque eran vehículos independien-

tes, sin que este último pudiera considerarse como parte integrante de la carga o de la cosa transportada por el primero.

Por la parte demandada no se pone en duda la existencia de negligencia en el conductor de la cabeza tractora, pero se invoca el artículo 5.2 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor, que excluye “*los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas ni por los bienes de los que resulten titulares el tomador, el asegurado, el propietario o el conductor*”.

2. Solución dada en primera instancia

El Juzgado de Primera Instancia nº 1 de La Palma del Condado con fecha 14 de julio de 2016 dictó sentencia por la que se desestimó la demanda, al considerar que no era aplicable al caso la exclusión de cobertura del inciso primero del art. 5.2 LRCSCVM, referido a los daños sufridos por el propio vehículo asegurado, porque «la unidad funcional» es un mecanismo para ampliar la protección a terceros, pero no define la posición relativa de los dos elementos –cabeza tractora y semirremolque– entre sí, que es de lo que se trata en el caso de autos. En cambio, considera el juzgador “*a quo*” que sí era aplicable al caso la exclusión del inciso segundo del art. 5.2 LRCSCVM referido a los daños que sufran los bienes transportados –y que implica la consideración del semirremolque como carga–, pues a pesar de existir al respecto jurisprudencia contradictoria de las Audiencias Provinciales, debía prevalecer el criterio favorable a excluir su cobertura que considera que el semirremolque es carga en tanto que esta no solo está conformada, por el contenido –lo que se transporta en el interior del semirremolque– sino también por el continente –el propio semirremolque, que, con su carga, es conjuntamente arrastrado por la cabeza tractora–.

3. Solución dada en apelación

La sentencia de segunda instancia, estimando el recurso de apelación de la demandante, revocó la sentencia apelada y estimó íntegramente la demanda sin imponer las costas de las instancias a ninguna de las partes. Considera el juzgador “*ad quem*”, que existiendo dos posturas en la jurisprudencia de las Audiencias Provinciales con respecto a si el semirremolque debe ser o no considerado como carga de la cabeza tractora, la Audiencia opta por el criterio de que no es carga; por considerar, en primer lugar, que la dicción de la norma alude a «las cosas en él transportadas» pero no a las cosas «por él» transportadas, siendo este último caso donde tiene encaje el semirremolque al ser considerado por el ordenamiento como un vehículo, objeto de aseguramiento propio e independiente del camión-tractor, que es transportado «por» éste,

pero no «en él». En el mismo sentido, la sentencia considera que las sentencias invocadas en apoyo del criterio opuesto no son de aplicación al caso, bien por referirse a supuestos de daños causados a terceros, en los que el camión-tractor y el semirremolque eran una unidad y debían responder solidariamente, bien por no referirse al seguro obligatorio y a la interpretación del art. 5.2 LRCSCVM, sino al seguro voluntario y a la interpretación de una determinada cláusula de la póliza que excluía también los daños a las cosas transportadas «por» la cabeza tractora. A este respecto, se menciona de forma expresa a la STS 246/1996, de 1 de abril, a la que alude el Juzgado de Primera Instancia para estimar la demanda.

Por último, estima que no es aceptable otro de los argumentos consistente en que el semirremolque influye en la conducción al dificultar la maniobra y contribuir a la pérdida de control y, por tanto, interfiriendo en la relación causal, pues también en un autobús, camión o turismo cargado la carga influye en la conducción y no por ello se ha de responsabilizar, por ejemplo, a las personas transportadas.

4. Los motivos de casación alegados ante el Tribunal Supremo

La demandada interpuso contra dicha sentencia recurso de casación por interés casacional en su modalidad de jurisprudencia contradictoria de las Audiencias Provinciales, compuesto de un solo motivo en el que, en síntesis, discrepa de la sentencia recurrida argumentando que sí es aplicable al caso la exclusión de cobertura del inciso segundo del art. 5.2 LRCSCVM. La demandante-recurrida se opuso al recurso solicitando su desestimación, pero sin imposición de costas dadas la existencia de serias dudas de derecho.

5. Doctrina del Tribunal Supremo

5.1. Sobre la necesidad de plantear cuestión prejudicial al TJUE

La Sala Primera de lo Civil del Tribunal Supremo decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea la siguiente cuestión prejudicial: “*¿Se opone al artículo 3, párrafo último, de la [Directiva 2009/103], en relación con el artículo 1 de la misma Directiva, a una interpretación de la normativa nacional (artículo 5, apartado 2, de la [Ley sobre el seguro de vehículos automóviles]) que, en casos como los del litigio principal, considera que los daños del semirremolque están excluidos de la cobertura del seguro obligatorio del camión-tractor o cabeza tractora por equiparar el semirremolque a las cosas transportadas en el camión-tractor o cabeza tractora, o incluso por considerar que a los efectos de los daños materiales el semirremolque forma un solo vehículo con el camión-tractor o cabeza tractora?*”.

Las incertidumbres interpretativas del Derecho de la UE que llevan a la Sala Primera de lo Civil del Tribunal Supremo –en cuanto órgano jurisdiccional remitente– a plantear la cuestión pueden sintetizarse del siguiente modo, atendiendo al propio texto de la sentencia del TJUE de 10 de junio de 2021 (TAPIA HERMIDA, A., 2021):

a) Aunque el camión-tractor y el semirremolque son vehículos independientes, sujetos por separado, como tales, a la obligación de seguro; la Directiva 2009/103 no contiene ninguna disposición expresa relativa a la forma en que debe determinarse la responsabilidad, ni frente a terceros ni entre sí, en caso de accidente en el que esté implicado un vehículo articulado, compuesto por estos dos elementos.

b) No obstante, según su propia jurisprudencia, la responsabilidad de los distintos elementos de un vehículo articulado frente a terceros perjudicados es solidaria y el artículo 19, apartado 2, del Reglamento del seguro obligatorio de vehículos automóviles regula el reparto interno de responsabilidades. Sin embargo, esta última disposición no determina cómo deben repartirse la responsabilidad los aseguradores de los distintos vehículos que conforman un vehículo articulado cuando, como sucede en el asunto del que conoce, los daños sufridos por uno de ellos sean exclusivamente imputables al otro. Además, dicha disposición no permite responder a la cuestión de si los daños materiales causados al semirremolque deben estar cubiertos por el seguro obligatorio de responsabilidad civil de la cabeza tractora.

c) Añade que existen interpretaciones opuestas del artículo 5, apartado 2, de la Ley sobre el seguro de vehículos automóviles, efectuadas en casos como este en primera instancia y en apelación, encontrando también dichas contradicciones entre la jurisprudencia de las audiencias provinciales.

d) En conclusión, la Sala Primera de lo Civil del Tribunal Supremo se pregunta si menoscaba o disminuye la cobertura de los daños materiales por el seguro obligatorio de vehículos automóviles que prevé el artículo 3, párrafo último, de la Directiva 2009/103, en relación con su artículo 1, la interpretación de esa disposición en el sentido de que excluye de la cobertura del seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un camión-tractor los daños causados al semirremolque que lleva enganchado en casos como los pendientes ante él. Y la exclusión sería contradictoria con la Directiva 2009/103 porque ésta ampararía la consideración de que el semirremolque es equiparable a la carga del camión-tractor o a las cosas transportadas por éste; o incluso la consideración de que el camión-tractor y el semirremolque forman un solo vehículo cuyos respectivos seguros obligatorios cubrirían únicamente los daños materiales causados a terceros distintos de los propietarios de uno y otro vehículo.

5.2. *Análisis del Derecho de la Unión Europea y nacional aplicable al respecto*

Son dos las bases normativas esenciales que la sentencia del TJUE de 10 de junio de 2021 destaca:

En cuanto al Derecho de la UE, debemos resaltar tres preceptos 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) que son:

a) El artículo 3, titulado “*Obligación de asegurar los vehículos automóviles*” que dispone lo siguiente: “*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.[...] El seguro contemplado en el párrafo primero cubrirá obligatoriamente los daños materiales y corporales*”.

b) El artículo 1 contiene las siguientes definiciones: “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; 2) “perjudicado*”: *toda persona que tiene derecho a la reparación del daño causado por un vehículo;...)*”.

c) El artículo 5 de la misma Directiva, titulado «*Excepciones a la obligación de asegurar los vehículos automóviles*», preceptúa lo siguiente:

«1. Cada Estado miembro podrá establecer excepciones a las disposiciones del artículo 3 en lo que se refiere a ciertas personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, cuya relación se determinará por cada Estado, notificándola al resto de los Estados miembros y a la Comisión [Europea].

[...]

2. Cada Estado miembro podrá establecer excepciones a las disposiciones del artículo 3 en lo que se refiere a ciertos tipos de vehículos o ciertos vehículos que tengan una matrícula especial, cuya relación se determinará por este Estado, notificándose al resto de los Estados miembros y a la Comisión.

[...]»

En cuanto al Derecho español, cabe destacar el artículo 5.2 del 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 (BOE n.º 267, de 5 de noviembre de 2004, p. 36662), en su versión aplicable al litigio principal que, refiriéndose al “*Ámbito material y exclusiones*”,

precisa lo siguiente: “*La cobertura del seguro de suscripción obligatoria tampoco alcanzará a los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas ni por los bienes de los que resulten titulares el tomador, el asegurado, el propietario o el conductor, así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores*”.

Igualmente, es preciso traer a colación los siguientes artículos del 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, (en lo sucesivo, «Ley sobre el seguro de vehículos automóviles»), que en el apartado 1 de su artículo 1, titulado «*De la responsabilidad civil*», establece lo siguiente:

«El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. [...]»

En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta ley. [...]»

El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con este por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1.903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño. [...]»

El artículo 2 de la Ley sobre el seguro de vehículos automóviles, titulado «*De la obligación de asegurarse*», dispone en su apartado 1, párrafo primero, lo siguiente:

«Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1. No obstante, el propietario quedará relevado de tal obligación cuando el seguro sea concertado por cualquier persona que tenga interés en el aseguramiento, quien deberá expresar el concepto en que contrata.»

5.3. *Jurisprudencia relevante de la Sala Primera del Tribunal Supremo sobre la materia*

Aunque esta cuestión ha sido debatida y resuelta –de forma contradictoria durante años en las Audiencias Provinciales–, dada la especificidad de la materia, para encontrarnos con antecedentes relevantes en la Sala Primera del Tribunal Supremo, debemos remontarnos a la sentencia 246/1996 de 1 de abril, donde se enjuicia un asunto muy parecido, si bien, en lugar de tratarse de

un seguro obligatorio, la acción de subrogación planteada por la aseguradora del semirremolque se ejercita frente a la aseguradora de la cabeza tractora en virtud del seguro voluntario suscrito con relación al vehículo responsable del siniestro.

En este caso, la aseguradora recurrente se opuso a la demanda contra ella formulada, aduciendo que a ella no le corresponde responder de los daños sufridos por el remolque-cisterna que transportaba o remolcaba el camión-tractor o cabeza tractora asegurada, por cuanto el artículo 34 a) de las Condiciones Generales de la póliza del seguro de dicha cabeza tractora excluye de las garantías de dicho seguro “los daños causados a las cosas transportadas en el vehículo”.

Tras estimarse parcialmente la demanda en primera instancia y desestimarse el recurso de apelación por parte de la aseguradora demandada, se interpone por esta recurso de casación, aduciendo, en esencia, que es absurda e ilógica la interpretación que la sentencia recurrida ha hecho del artículo 34 a) de las Condiciones Generales de la póliza del seguro del camión-tractor o cabeza tractora, al considerar que esta no transportaba el remolque-cisterna propiedad de “A., S.A.”, sino solamente la carga o producto contenido en el interior del mismo. A ello, agrega la recurrente que existen en el proceso diversas cartas o comunicaciones cruzadas donde se reconoce que la intención de las partes contratantes era la de que el seguro del camión-tractor (cabeza-tractor) no garantizaba los daños que pudieran sufrir los remolques-cisternas transportados por aquél.

Aunque en el presente caso, no resulta objeto de controversia la aplicación del artículo 5.2 de la LRCSCVM, la resolución adoptada por la Sala Primera sí sirve de precedente para el caso que nos ocupa, pues estima el recurso al considerar que *“la cabeza tractora que, por su propia estructura, no puede llevar sobre sí misma ninguna carga, tiene como única finalidad la de transportar o arrastrar remolques o remolques-cisterna, los cuales son los que llevan en su interior la carga, por lo que, en estricta y elemental lógica, ha de entenderse que lo transportado por la cabeza tractora no es sólo la carga contenida en el remolque cisterna, sino también éste último, pues los dos (continente y contenido) forman, a estos efectos, una sola cosa”*.

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

Partiendo de la normativa anterior, en su sentencia del TJUE de 10 de junio de 2021 declara: *“El artículo 3, párrafos primero, segundo y último, 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, en relación con su artículo 1, puntos 1 y 2, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una interpretación de la normativa nacional que excluye de la cobertura y, por tanto, de la indemnización, por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil deri-*

vada de la circulación de un camión-tractor, los daños materiales causados por este al semirremolque enganchado a él cuando tuvo lugar el accidente”.

Y, para llegar a esta interpretación flexible de las facultades normativas de adaptación de la Directiva 2009/103/CE por los Estados miembros en aspectos básicos de la responsabilidad civil del automóvil; el TJUE razona siguiendo un hilo argumental que comparte ciertos pasos con sentencias precedentes. Como cuestión preliminar, la sentencia del TJUE recuerda que el artículo 3, párrafo último, de la Directiva 2009/103 precisa que el seguro contemplado en su párrafo primero cubrirá obligatoriamente los daños materiales y corporales. Por su parte, el artículo 5 dispone en su apartado 2, que en las condiciones previstas en esta disposición, cada Estado miembro podrá establecer excepciones a las disposiciones del mencionado artículo 3 en lo que se refiere a ciertos tipos de vehículos.

Partiendo de lo anterior, la sentencia declara que del tenor literal del artículo 1 de la referida Directiva, se desprende sin ambigüedad que tanto un camión-tractor como un remolque, o un semirremolque, constituyen individualmente considerados un «vehículo», en el sentido de dicha disposición, y deben por consiguiente, y sin perjuicio del ejercicio por el Estado miembro de su estacionamiento habitual de la facultad de establecer excepciones previstas en el artículo 5 de la referida Directiva, ser objeto cada uno de un contrato suscrito con una compañía de seguros con el fin de garantizar, dentro de los límites definidos por el Derecho de la Unión, la responsabilidad civil que resulta de su circulación.

Ahora bien, en cuanto a la cuestión de si, cuando un remolque o un semirremolque se engancha a un camión-tractor pierde su calificación de «vehículo» en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, o si, cuando está enganchado al mismo, el conjunto formado por el camión-tractor y el remolque o semirremolque, ya no forma más que un solo vehículo en el sentido de dicha disposición, procediendo señalar que nada en el tenor literal del citado artículo 1, punto 1, permite sostener tales hipótesis. En efecto, la precisión según la cual los remolques «incluso no enganchados» están comprendidos en el concepto de «vehículo», y la utilización de la conjunción «así como» entre las dos partes de la definición de este concepto, indican claramente que los remolques, al igual que los semirremolques, constituyen una categoría autónoma de «vehículo» en el sentido de esa disposición.

Por otra parte, considerar que cuando un remolque, o un semirremolque, está enganchado a una cabeza tractora, aquel constituye una cosa transportada por esta cabeza tractora o forma un solo vehículo con ella y pierde así su propia condición de «vehículo», en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, sería inconciliable con el hecho de que la definición del concepto de «vehículo», es independiente del uso que se haga o pueda hacerse del vehículo de que se trate y, por tanto, contrario a la concepción objetiva de dicho concepto (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, apartados 38 y 39 y jurisprudencia citada). Asi-

mismo sería inconciliable con el hecho de que el alcance de la obligación de suscribir un seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles debe, por razones de seguridad jurídica, determinarse con antelación, es decir, antes de la posible implicación del vehículo de que se trate en un accidente (sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, apartado 40).

De lo anterior se infiere que todo remolque o semirremolque está sujeto a la obligación de aseguramiento establecida en el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, esté enganchado o no a otro vehículo.

Sin embargo, en el caso de autos, de la interpretación de la normativa nacional controvertida en el litigio principal, se desprende que el propietario o el poseedor de un semirremolque dañado en circunstancias como las concurrentes en el litigio principal, no verá compensados los daños por la entidad aseguradora de la responsabilidad civil derivada de la circulación del vehículo que lo remolcaba cuando se produjo el accidente. Así pues, la verdadera cuestión a interpretar es la relativa al alcance del derecho de los perjudicados a obtener una indemnización en concepto de responsabilidad civil del asegurado.

Procede recordar en este sentido, que la Directiva 2009/103 también tiene la finalidad de garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos automóviles reciban un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Unión en que haya ocurrido el accidente (sentencias de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 28 y jurisprudencia citada, y de 14 de septiembre de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, apartado 35). Si bien, el objeto de la misma no es armonizar los regímenes de responsabilidad civil de los Estados miembros, pues estos tienen libertad para definir el régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros derivados de la circulación de vehículos automóviles (sentencias de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 31 y jurisprudencia citada, y de 14 de septiembre de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, apartado 47).

Una vez sentado lo anterior, recoge la sentencia que para dar una respuesta útil al órgano jurisdiccional remitente en el presente asunto, basta con recordar que, por lo que respecta a la cuestión de cuáles son las personas que pueden tener derecho a la reparación de daños materiales, por un lado, de una lectura combinada del artículo 1, punto 2, y del artículo 3, párrafo primero de esta Directiva, resulta que la protección que debe garantizarse se extiende a toda persona que tenga derecho, con arreglo al Derecho nacional en materia de responsabilidad civil, a la reparación del daño causado por vehículos automóviles (sentencia de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 42). Es obligado, no obstante, constatar que el propietario o el poseedor de un semirremolque dañado, en circunstancias como las del asunto principal, no figura entre las categorías de víctimas respecto a las cuales la citada Directiva en su artículo 12 impone la intervención del asegura-

dor de la responsabilidad civil derivada de la circulación del vehículo que ha causado los daños.

En efecto, el propietario o el poseedor de un semirremolque dañado en circunstancias como las del litigio principal no puede ni asimilarse a esas personas que el legislador de la Unión considera especialmente vulnerables, ni equipararse a las víctimas que justificaron tales interpretaciones del Derecho de la Unión.

Por tanto, y tal y como adelantamos al inicio de este apartado, en atención a las consideraciones anteriores, el TJUE responde a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 3, párrafos primero, segundo y último, de la Directiva 2009/103, en relación con su artículo 1, puntos 1 y 2, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una interpretación de la normativa nacional que excluye de la cobertura y, por tanto, de la indemnización, por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un camión-tractor, los daños materiales causados por éste al semirremolque enganchado a él cuando tuvo lugar.

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

Una vez resuelta la cuestión prejudicial en el sentido indicado en el apartado anterior, la parte demandante-recurrente interesó la estimación de su recurso al considerar que la sentencia del Tribunal de Justicia confirmaba «la plena adecuación a la normativa comunitaria» de sus argumentos, y la parte demandante-recurrida insistió en la procedencia de desestimar el recurso por no compartir el criterio del Tribunal de Justicia y sí, en cambio, el de las observaciones del Reino de España presentadas durante la tramitación de la cuestión prejudicial, opuestas a la exclusión de cobertura de los daños del semirremolque.

Pues bien, partiendo de lo expuesto por las partes y de lo regulado por el derecho español sobre la materia, en virtud del artículo 5.2 de la LRCSCVM, considera el Tribunal Supremo que el motivo del recurso queda limitado a proponer la exclusión de los daños del semirremolque, debidos a la culpa del conductor del camión-tractor, de la cobertura del seguro obligatorio del propio camión-tractor, y despejada por el Tribunal de Justicia cualquier duda acerca de que tal exclusión pueda contravenir el Derecho de la Unión, la Sala Primera del Tribunal Supremo considera que el art. 5 de la LRCSCVM debe ser interpretado en el sentido de que efectivamente excluye dicha cobertura, porque el semirremolque se asimila a las «cosas transportadas» en el camión-tractor asegurado.

De esta forma, se reitera por el Tribunal Supremo el criterio de la sentencia de esta sala 246/1996, de 1 de abril, que aún referido a la interpretación de una cláusula de exclusión contenida en un seguro voluntario de responsabilidad civil y no a la norma en cuestión, considera, en términos perfectamente

aplicables a la exclusión legal ahora examinada, que *«la cabeza tractora que, por su propia estructura, no puede llevar sobre sí misma ninguna carga, tiene como única finalidad la de transportar o arrastrar remolques o remolques-cisterna, los cuales son los que llevan en su interior la carga, por lo que, en estricta y elemental lógica, ha de entenderse que lo transportado por la cabeza tractora no es sólo la carga contenida en el remolque cisterna, sino también éste último, pues los dos (continente y contenido) forman, a estos efectos, una sola cosa»*.

En definitiva, al carecer los camiones-tractores de capacidad o aptitud propia para transportar «cosas», tanto el semirremolque, carente a su vez de tracción propia o independiente, como su carga, ha de considerarse, en casos como el presente, «cosas en él transportadas» a los efectos de la exclusión prevista en el art. 5.2 LRCSCVM.

De esta forma, nuestro Alto Tribunal estima el recurso interpuesto por la aseguradora de la cabeza-tractor y casa la sentencia recurrida para, en su lugar, confirmar la de primera instancia, salvo en su pronunciamiento sobre costas, pues la propia tramitación del presente recurso revela la existencia de serias dudas de derecho que justifican asimismo, conforme a los arts. 394.1 y 398.1 LEC, que no se impongan a ninguna de las partes las costas de las instancias.

Por último, conforme al mismo art. 487.3 LEC, la Sala Primera del Tribunal Supremo fija la siguiente doctrina jurisprudencial:

«El artículo 5.2 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor debe interpretarse en el sentido de que, en los casos de accidente de tráfico de un vehículo articulado debido a la culpa del conductor del camión-tractor, el seguro obligatorio de este no cubre los daños del semirremolque enganchado a él».

6. Conclusión

Frente a la cuestión planteada por nuestro Tribunal Supremo al Tribunal de Justicia de la UE sobre si los daños del semirremolque están excluidos de la cobertura del seguro obligatorio del camión-tractor o cabeza tractora, por equiparar el semirremolque a las cosas transportadas en el camión-tractor o cabeza tractora, o incluso por considerar que a los efectos de los daños materiales el semirremolque forma un solo vehículo con el camión-tractor o cabeza tractora, podemos extraer varias conclusiones que resultan de gran interés para la práctica aseguradora, y para la resolución de conflictos relacionados con accidentes de circulación en los que resulten afectados los denominados vehículos articulados (LÓPEZ GARCÍA DE LA SERRANA, J., 2021).

Lo primero que resuelve el TJUE es que el semirremolque por estar enganchado a camión-tractor, no pierde la condición de vehículo según la definición recogida en el artículo 1.1 de la Directiva 2009/203, pues considera el

Tribunal que sería inconciliable con la condición objetiva de dicho concepto de “vehículo”, y con el hecho de que la obligación de suscribir un seguro obligatorio debe determinarse con antelación a la posible implicación del vehículo de que se trate en un accidente. De lo anterior se desprende también la obligación inequívoca que impone el Derecho Europeo, de que todo remolque, o semirremolque está sujeto al deber de aseguramiento que impone el artículo 3 de la referida Directiva. No obstante, lo anterior realmente no resuelve el conflicto que se plantea en el caso de autos, ya que en el mismo, se da la circunstancia de que tanto el remolque como el semirremolque estaban asegurados. Por tanto, el TJUE para resolver la cuestión que realmente resulta litigiosa –el alcance del derecho del perjudicado a obtener una indemnización en virtud del seguro de responsabilidad civil del camión-tractor–, entra a analizar la condición de perjudicado del propietario del semirremolque según el derecho nacional, y en concreto, si la exclusión de dicha condición entra en contradicción con el derecho europeo. Ésta es, según la Sala Quinta del TJUE la verdadera cuestión que afecta para la resolución del presente caso.

A este respecto, aclara la sentencia que mientras que la obligación de la cobertura por el seguro de responsabilidad civil de los daños causados a terceros por la circulación de vehículos automóviles sí está garantizada y definida por la normativa de la Unión, el alcance de la indemnización de estos daños no lo está, rigiéndose por tanto por el Derecho nacional. En virtud de dicha apreciación, establece de forma clara la sentencia que el propietario o poseedor de un semirremolque dañado en circunstancias como las del litigio no figura entre las categorías de víctimas que la Directiva 2009/103 identifica como especiales en su artículo 12, y por la que se impone la intervención del asegurador de la responsabilidad civil derivada de la circulación del vehículo que ha causado daños.

En virtud de lo anterior, la Sala Quinta del TJUE declara que: *“El artículo 3, párrafos primero, segundo y último, 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, en relación con su artículo 1, puntos 1 y 2, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una interpretación de la normativa nacional que excluye de la cobertura y, por tanto, de la indemnización, por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un camión-tractor, los daños materiales causados por este al semirremolque enganchado a él cuando tuvo lugar el accidente”*.

Podemos decir con TAPIA HERMIDA, A., (2021) que la jurisprudencia del TJUE establece la separabilidad del vehículo y del remolque a efectos del seguro separado de tal manera que la normativa nacional puede excluir de la cobertura y, por tanto, de la indemnización por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un camión-tractor, a los daños materiales causados por éste al semirremolque enganchado a él cuando tuvo lugar el accidente.

Partiendo de lo anterior, podemos extraer varias conclusiones en materia de vehículos articulados:

1º) Que no hay duda de que el “semirremolque” tiene la condición de vehículo dado que así lo considera expresamente el artículo 1 del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor “*Tienen la consideración de vehículos a motor, 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...*”.

2º) Que en virtud de la jurisprudencia de la Sala Primera, la responsabilidad en el supuesto de hecho de que la cabeza tractora junto con el remolque, varios remolques (vehículos articulados) y/o semirremolques hayan tenido que hacer frente respecto a un tercero: será conforme a lo pactado entre las aseguradoras o, en su defecto, conforme a la parte proporcional de la prima que abona cada unidad.

3º) La última cuestión que quedaba por resolver en esta materia, y que viene a resolver la sentencia objeto de estudio, es ¿cómo dirimir las responsabilidades entre ellos por un mismo accidente en el que una de las aseguradoras acciona contra otra, estando probada en los Autos que el accidente fue ocasionado por la negligencia de uno de ellos, el conductor de la cabeza tractora? Partiendo de la cuestión resuelta por el TJUE, se acuerda por el Pleno de la Sala Primera del Tribunal Supremo que el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un camión-tractor, no cubre los daños materiales causados por éste al semirremolque enganchado a él cuando tuvo lugar el accidente. De esta forma, se completa el régimen de responsabilidades derivadas de un accidente de circulación en el que se vean implicados un camión-tractor y un semirremolque.

7. Bibliografía

TAPIA HERMIDA, A., “El seguro de responsabilidad civil del automóvil en la Jurisprudencia reciente del Tribunal de Justicia de la Unión Europea”, en el número 78, del segundo trimestre de la *Revista de la Asociación Española de Responsabilidad Civil y Seguro*.

LÓPEZ GARCÍA de la SERRANA, J., “El seguro obligatorio de responsabilidad civil de la cabeza tractora de un vehículo articulado no debe cubrir los daños materiales producidos al semirremolque enganchado en el momento del accidente”, en *Revista Inese*, Año 57 / Nº7/ Julio-Agosto 2021.