



## El incendio de vehículo en situación de estacionamiento o parada y su consideración como hecho de la circulación y su aseguramiento

Miguel Clavo Baturone  
Abogado

### Sumario

#### I.- INTRODUCCION

II.- INCENDIO EN VEHICULO COMO SUPUESTO CONTEMPLADO DENTRO DE LA LRCSCVM Y PRECISIÓN DE TERMINOS FUNDAMENTALES PARA EL PRESENTE ESTUDIO.

III.- SU CONSIDERACION COMO HECHO DE LA CIRCULACION: DEBATE JURISPRUDENCIAL EXISTENTE AL RESPECTO.

IV.- RELEVANCIA DE LA JURISPRUDENCIA Y NORMATIVA EUROPEA AL RESPECTO.

4.1 CUESTION PREJUDICIAL PLANTEADA ANTE EL TJUE POR EL TS.

4.2 INFORME DEL ABOGADO GENERAL

4.3 SENTENCIA DEL TJUE DE 20 DE JUNIO DE 2019.

4.3 SENTENCIA DEL TS DE 17 DE DICIEMBRE DE 2019.

V.- CONCLUSIONES

VI.- BIBLIOGRAFIA Y JURISPRUDENCIA

## I.- INTRODUCCION

En el objeto de nuestro estudio, realizaremos un estudio sobre la legislación y la normativa existente sobre el concepto de hecho de la circulación, así como su evolución histórica que viene dada por la necesidad generada de la casuística. De esta forma, veremos que, además de la definición que nos da el art. 2 Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, ha sido precisa la interpretación de las distintas Audiencias Provinciales, cuyos razonamientos han sido empleados por el Tribunal Supremo con el fin de unificar criterios.

Sin embargo, veremos que con ello no ha sido suficiente para entender cuándo podemos afirmar que estamos ante un hecho de la circulación, existiendo pronunciamientos en ambos sentidos.

Continuaremos avanzando en nuestro estudio, abordando la cuestión principal de este trabajo, que consiste en saber si un incendio producido en un vehículo que está estacionado o en situación de parada, puede ser entendido como un hecho de la circulación.

En este sentido, tras acudir a la jurisprudencia existente al respecto, podremos apreciar que existen dos tesis, una que aboga por realizar una interpretación más extensiva del concepto, y otra que realiza una interpretación más limitativa del mismo.

De la misma forma, veremos cómo los pronunciamientos del TJUE han sido fundamentales para los estados miembros, ya que han ido otorgando una interpretación cada vez más flexiva del hecho de la circulación, abarcando situaciones en las que no existe movimiento del vehículo, como son el estacionamiento o la parada.

Para finalizar, llegaremos hasta la cuestión prejudicial planteada por el TS que supone el objeto de este trabajo, para ver cuáles fueron las dudas suscitadas por el alto tribunal, así como el informe de conclusiones del Abogado General y, por último, la Sentencia de 20 de junio de 2019 sobre la cuestión abordada por el TJUE.

En definitiva, veremos cómo la inclusión de este tipo de siniestros dentro del concepto de hecho de la circulación no ha sido una cuestión pacífica, existiendo una disparidad de criterio que no ha sido disipado hasta el reciente pronunciamiento del TJUE sobre el

que profundizaremos más adelante.

## II.- INCENDIO EN VEHICULO COMO SUPUESTO CONTEMPLADO DENTRO DE LA LRCSCVM.

Los casos en los que se producen daños como consecuencia de un vehículo que sufre un incendio, propagándose y dañando a otros vehículos, bienes (como fachadas o garajes), o incluso personas, han sido muy numerosos, generando muchísima casuística, y la jurisprudencia existente al respecto, no siempre se ha pronunciado de una forma uniforme, a pesar de que el Tribunal Supremo ha abordado en varias ocasiones esta cuestión<sup>1</sup>.

Los incendios en vehículos pueden venir originados por diversos factores: Como consecuencia de un hecho fortuito, a causa de un acto de vandalismo, por un problema eléctrico que produce una combustión, etc. Podríamos afirmar que los incendios de los vehículos pueden producirse por causas endógenas o exógenas.

La jurisprudencia existente<sup>2</sup> al respecto se ha inclinado generalmente por considerar enmarcado dentro del concepto de hecho de la circulación aquellos casos en los que el incendio se produce por causas endógenas al propio vehículo o a la conducción. Un ejemplo de estas causas sería, como hemos citado anteriormente, el supuesto en que un cortocircuito provocado por un fallo eléctrico que incendia el vehículo.

Sin embargo, cuando el incendio trae causa en una circunstancia exógena, es decir, causas totalmente ajenas al conductor o al vehículo, la jurisprudencia se inclina, con distintos matices, por entender que no quedan comprendidos en el ámbito de la LRCSCVM<sup>3</sup>.

Para determinar cuándo nos encontramos ante un supuesto u otro, no podemos tomar

1 MARTÍNEZ TELLO. G., "El incendio del vehículo en situación de parada o estacionamiento: responsabilidad civil, su consideración como hecho de la circulación y su aseguramiento", Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro, nº 11, año 47, diciembre de 2011, págs. 6 y ss.

2 Revista de Derecho de la Circulación, "La interpretación flexible del concepto «hecho de la circulación» en los casos de incendio del vehículo estacionado", nº 57, noviembre de 2017, edición LEFEVRE, págs. 3 a 9.

3 DE DIOS DE DIOS M.A., "Aspectos jurídicos de la culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación", pág. 43, Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro, año 48, nº 10, noviembre de 2012.

como elemento el combustible almacenado en el vehículo, ya que siempre será un elemento decisivo para la combustión y posterior incendio, por lo que nunca determinará el combustible si estamos ante un hecho de la circulación o no.

No resulta una cuestión sencilla de resolver<sup>4</sup>, aunque pueda parecerlo a tenor del carácter endógeno o exógeno que hemos expuesto hasta ahora, ya que en diversas ocasiones podemos encontrar graves problemas de prueba acerca de cómo se han producido los hechos. Y es que una vez abrasado el vehículo, resulta muy dificultoso determinar cuál fue el foco origen del fuego y la causa del mismo, lo que plantea la duda de sobre quién recae la carga de la prueba en este tipo de sucesos. Debemos tener en cuenta que en un principio desconocemos si se trata o no de un hecho de la circulación, por lo que no será posible aplicar el régimen instaurado en la LRCSCVM de responsabilidad objetiva, por lo que podríamos decir, al menos desde el punto de vista teórico, que regirá siempre la teoría general del 217 de la LEC, debe probar la culpa del causante quien

<sup>4</sup> FERNÁNDEZ ENTRALGO, J. "El hecho de la circulación y la definición de vehículo a motor (Reglamento del SOA)", XXV Congreso de derecho de la circulación, Madrid, INESE, 26-27 de marzo.

reclame los daños, al menos hasta que podamos determinar el origen del incendio, en el caso de que fuera posible.

Esta problemática ha generado abundante jurisprudencia en distintos sentidos, que analizaremos más adelante, y que han llegado a incluir los conceptos de parada y estacionamiento como maniobras comprendidas dentro del ámbito del hecho de la circulación.

### III.- CONSIDERACION DE INCENDIO EN VEHICULO ESTACIONADO O SITUACION DE PARADA COMO HECHO DE LA CIRCULACION: DEBATE JURISPRUDENCIAL EXISTENTE AL RESPECTO.

De todo lo visto hasta ahora, podemos afirmar que cuando se produce una ignición en un vehículo que se encuentra parado o estacionado en un lugar habilitado para ello, no siempre vamos a poder enmarcar el incendio como hecho de la circulación y, por tanto, los resultados dañosos, no siempre serán indemnizados por el seguro obligatorio.

Como hemos estudiado ya, la consideración de estos supuestos como hechos de la circulación van a depender de una gran cantidad de factores y circunstancias, de una



importantísima relevancia de la carga de la prueba que acredite las causas que originaron el incendio, la diligencia del propietario del vehículo y un largo etcétera.

Sobre qué puede ser o no considerado un hecho de la circulación, se reguló un concepto que se encuentra incorporado en la actualidad por el artículo 2 del RD 1507/08, de 12 de septiembre por el que se aprobó el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, en el cual no se hace más que desarrollar la conceptual idea que introdujo el artículo 1.4 del RDL 8/04, de 29 de octubre, por el que se aprobó el texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro la circulación de vehículos a motor, la cual, debido en gran parte al progreso de la sociedad y los avances en el empleo de los vehículos, precisó de una regulación más específica, máxime por la casuística que todo esto estaba generando en el sector del aseguramiento, surgiendo de esta forma la necesidad de una definición del concepto de hecho de la circulación<sup>5</sup>.

De esta forma, se estableció la redacción del art. 2.1 del RD 1507/08, cuyo tenor literal dispone:

*“1. 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.”*

Si leemos con detenimiento este precepto y hacemos una interpretación estricta de su contenido, podríamos pensar que nos da un concepto claro e inequívoco, puesto que si hechos de la circulación son los derivados del riesgo creado por la conducción de vehículos a motor, y es justo aquí donde podemos establecer la relación con el art. 1.1 del RDL 8/04, sería posible afirmar que la situación de estacionamiento no es compatible con el hecho de la circulación, ya que la conducción es la

acción y los efectos de conducir y, a su vez, conducir es transportar o llevar de una parte a otra, efectos que no se producen en la situación de estacionamiento y que, como decimos, no nos permitirían incluir tal maniobra en el concepto de hecho de la circulación<sup>6</sup>.

Sin embargo, como veremos más adelante, este concepto de estacionamiento ha evolucionado jurisprudencialmente, tanto como la interpretación del término hecho de la circulación.

Como venimos apuntando, la interpretación realizada por los distintos tribunales nacionales de la definición de hecho de la circulación dada por el art. 2.1 del RD 1507/08 no iba a ser ni mucho menos pacífica. Es una realidad que en el sector automovilístico nos encontramos con la obligación de aseguramiento y que todo vehículo con estacionamiento habitual en España tiene suscrita una póliza de seguro que responderá en caso de accidente o, en su defecto, la cobertura por el Consorcio de Compensación de Seguros, que condiciona los argumentos.

A continuación, delimitaremos el objeto de nuestro estudio centrándonos únicamente en supuestos de incendios en vehículos bien estacionados, es decir que se encontraban inmovilizados en lugar habilitado para ello sin suponer un obstáculo para el resto de usuarios de vehículos o para la propia circulación. La razón de esta limitación que acabamos de establecer se debe a que no parece que existan dudas respecto a la consideración como hecho de la circulación por parte de la jurisprudencia en los supuestos de estacionamiento en lugar no habilitado o inapropiado, obstaculizando la circulación, véase en este sentido la Sentencia de la AP de Jaén de 21 de julio de 2008<sup>7</sup>, o en supuestos en que el estacionamiento no se realiza correctamente, no consiguiendo una total inmovilización del vehículo que acaba por desplazarse aunque solo sea mínimamente, véase en este sentido la Sentencia de la AP de Pontevedra de 27 de marzo de 2008<sup>8</sup>.

Por tanto, limitándonos a los supuestos de incendios ocurridos en vehículos correctamente

5 ALONSO MAS, C.L. Y VALCÁRCEL, E., Resumen Técnico: Tráfico y la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor, Editorial Tirant Asesores, 31 de enero de 2018, TOL4.059.971.

6 MORILLAS JARILLO, M.J., pág. 521, El seguro del automóvil: el aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil automovilística, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 1992.

7 Sentencia de la Audiencia Provincial de Jaén, Sección 1ª, nº 218/2008, de 21 de julio (RJ 1124/2008).

8 Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra, Sección 1ª, nº 208/2008, de 21 de julio (RJ 1109/2008).

estacionados, encontramos una evolución jurisprudencial donde claramente podríamos diferenciar dos vertientes muy definidas<sup>9</sup>.

Por un lado, la vertiente extensiva que abogaba por incluir dichas situaciones como hechos de la circulación. Este grupo de sentencias de distintos tribunales del territorio nacional ha optado por considerar que el riesgo circulatorio no solo debe incluir el desplazamiento del vehículo, es decir el movimiento, sino que también deben ser incluidos los riesgos inherentes a una eventual combustión o ignición inadecuada del motor del vehículo, aun cuando esta se produce en situación de parada o estacionamiento al entender que tales maniobras son imprescindibles para la circulación.

Esta tesis se encuentra refrendada en una serie de argumentos, como el empleado por la AP de Baleares<sup>10</sup> que señala la configuración del vehículo como máquina susceptible de crear riesgo por la propia naturaleza de sus componentes.

*“En consecuencia, considera la Sala que el riesgo circulatorio no debe incluir sólo el desplazamiento físico del vehículo, sino también habrá de tenerse presente el riesgo inherente a una eventual combustión o ignición inadecuada del motor del automóvil, pues se deben considerar incluidos en la cobertura del seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros todos los riesgos sociales que la presencia de un motor de gasolina, gasoil, u otro combustible análogo en la vía pública generen, al ser el motor consustancial al propio hecho circulatorio, ya que sin el él es imposible la circulación, y con él se incorporan a la vía pública, para eventual perjuicio de terceros, toda una serie de riesgos consustanciales a la naturaleza inflamable inherente a los combustibles fósiles, precisos para la finalidad última circulatoria. Sólo así se da debida cobertura a todos los riesgos que las incorporaciones de vehículos accionados por tales combustibles ocasionan en la vía pública.”*

Otro argumento sobre el que se sustenta esta tesis es el empleo del concepto de

hecho de la circulación en un sentido amplio, haciéndolo extensible a situaciones en las que no necesariamente se produce movimiento del vehículo o situaciones que no implican el movimiento de este. Este argumento supuso una gran novedad, ya que históricamente se ha asociado la circulación con motor y, por ende, con movimiento, rompiendo esta nueva interpretación con esta acepción.

Sin embargo, como decimos, con esta amplia interpretación se ha llegado a considerar las situaciones de parada o estacionamiento como supuestos típicos que se hallan integrados en esta concepción más flexible, ya que entienden que son conductas típicas de la conducción de vehículos.

Son operaciones que, citando a la AP de Baleares<sup>11</sup>, podríamos definir como *“el estacionamiento de un vehículo, además de un hecho típico de la circulación y como tal regulado por el Reglamento General de la Circulación, es o constituye un uso propio del automóvil, necesario en todo discurrir de la circulación como antecedente y subsiguiente necesario de ella pues, tanto antes como después de realizar un desplazamiento físico en el espacio, se procede por los conductores a estacionar o aparcar el vehículo”* y, de esta forma, únicamente en los supuestos de vehículos abandonados cabría entender que sí quedan excluidos del concepto de hecho de la circulación al existir una obvia ruptura con el imprescindible hecho circulatorio.

Asimismo, y nuevamente en términos empleados por la AP de Baleares<sup>12</sup>, se refuerza la consideración de las situaciones de parada y estacionamiento como hechos de la circulación, en la regulación de tales operaciones en la normativa específica sobre tráfico.

Precisamente, en esta Sentencia, así como en otras muchas, se determina que aun cuando la situación de parada o estacionamiento se haya producido en el interior de un aparcamiento, privado o público, o en un garaje, también serán consideradas situaciones susceptibles del ámbito circulatorio, por cuanto dichas zonas están destinadas al tránsito de vehículos a motor. A mayor abundamiento, tanto el Reglamento 7/2001, como el actual reglamento de Responsabilidad Civil y Seguro

9 MARTÍNEZ TELLO. G., “El incendio del vehículo en situación de parada o estacionamiento: responsabilidad civil, su consideración como hecho de la circulación y su aseguramiento”, Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro, nº 11, año 47, diciembre de 2011, págs. 12 y ss.

10 Sentencia de la Audiencia Provincial de Baleares, Sección 4ª, nº 314/2008, de 25 de julio (RJ 1091/2008).

11 Sentencia de la Audiencia Provincial de Baleares, Sección 5ª, nº 14/2007, de 18 de enero (RJ 44/2007).

12 Sentencia de la Audiencia Provincial de Baleares, Sección 4ª, nº 327/2002, de 13 de mayo (RJ 1268/2002).

en la Circulación de Vehículos a Motor, cuando define qué es un hecho de la circulación, establece que a efectos de la responsabilidad civil, será la derivada de los riesgos creados en la circulación del vehículo a motor y del seguro de suscripción obligatoria, no haciendo exclusión alguna de los supuestos de aparcamientos o garajes, por lo que también estos supuestos quedarán cubiertos.

Otro argumento de esta tesis se encuentra interrelacionado con el art. 1.1 párrafo segundo del RDL 8/04, que excluye del concepto de fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, los posibles defectos que este pudiera tener o sus problemas mecánicos.

*“En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.”*

En este sentido se ha pronunciado la AP de La Coruña<sup>13</sup>, cuyo Fundamento Jurídico 2º recoge:

*“El estacionamiento de un vehículo forma parte del hecho circulatorio, integrante asimismo del uso normal y propio del vehículo asegurado, siendo el efecto relevante que el art. 1.1. del T.R. de la Ley sobre Responsabilidad y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor, aborde, para excluir su consideración de fuerza mayor, los defectos del vehículo o sus problemas mecánicos, sin que tampoco el actual Reglamento sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, dé una respuesta negativa clara a la cuestión.”*

Se sustenta esta línea argumental en la interpretación del régimen de aseguramiento obligatorio, realizando de esta manera una defensa a ultranza con finalidad proteccionista a las víctimas y perjudicados de accidentes de circulación<sup>14</sup>.

*“Esta Sala entiende, sin embargo, que la decisión adoptada por el Juez de Instancia es correcta, ajustada a derecho y conforme*

*con una interpretación finalista del régimen de aseguramiento obligatorio establecido en nuestro derecho con la finalidad de protección a ultranza de las víctimas y perjudicados por hechos derivados de la circulación de vehículos a motor, entendiéndose, como lo hace con acierto el Juez de Instancia, que la puesta en marcha del vehículo accionando los mecanismos de motor del mismo constituyen la primera y fundamental acción de conducción del automóvil, creando así desde ese momento el riesgo que por la cobertura del seguro obligatorio se trata de proteger”*

Y, por último, un argumento que de alguna manera cierra el círculo que interrelaciona a todos los anteriores, que es el argumento de la seguridad jurídica o, en palabras de la AP de Barcelona, “la proscripción de la intermitencia aseguradora<sup>15</sup>”.

*“debemos recordar que la circulación comprende tanto la marcha de los vehículos como sus paradas y estacionamientos, ya que, si no se crearía una inseguridad jurídica rayana en lo absurdo, por lo que tendría de intermitencia aseguradora, lo que el Derecho rechaza.”*

Por otro lado, encontramos una línea restrictiva que tiende a optar por el rechazo a considerar hecho de la circulación determinadas situaciones de parada o estacionamiento, cuando se ha producido una ignición, ya que entiende que la circulación como tal supone un concepto dinámico de movimiento, lo cual supone una contradicción con las situaciones de parada y estacionamiento de un vehículo.

Dentro de esta corriente, podemos encontrar pronunciamientos como el de la AP de Cantabria<sup>16</sup>, que entiende que el ámbito de la responsabilidad amparado por el seguro obligatorio debe limitarse a los daños producidos en la circulación de vehículo a motor.

*“eventos dañosos acaecidos a causa de la circulación, no a eventos dañosos en los que de cualquier modo o manera haya tenido intervención un vehículo de motor. Interpretando la ley según el espíritu y los principios que la han animado, se puede llegar a la conclusión más certera de que el Legislador lo que quiso cubrir con el seguro obligatorio fueron los riesgos de*

<sup>13</sup>Sentencia de la Audiencia Provincial de La Coruña, Sección 3ª, nº 266/2008, de 13 de junio (RJ 1823/2002).

<sup>14</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Valladolid, Sección 1ª, nº 80/2005, de 14 de marzo (RJ 302/2005).

<sup>15</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 19ª, nº 575/2004, de 10 de diciembre (RJ 14794/2004).

<sup>16</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Cantabria, Sección 3ª, nº 404/2003, de 26 de noviembre (RJ 2266/2003).

*la circulación, no los daños producidos por los coches o los vehículos en cualquier modo ( STS de 1-3-1982)."*

En este mismo sentido, la AP de Cádiz<sup>17</sup> señaló que las situaciones de estacionamiento y parada responde a actos preparatorios de la circulación, y por lo tanto tienen carácter accesorio, pero que en ningún caso constituyen hecho de la circulación ya que, entiende, abriría un amplio abanico de situaciones "similares" que por análoga interpretación, podrían ser entendidas como tal.

*"Se trataba de una actividad meramente accesoria al hecho circulatorio, el sentido de ser preparatoria y previa a la puesta en circulación del vehículo en cuestión. Nótese que por la misma razón, cualquier incidencia surgida mientras un vehículo es reparado en un taller o cuando es lavado por su propietario haría surgir un hecho de la circulación típico y susceptible de ser amparado por el seguro obligatorio, y no parece que tal sea la extensión dada por el legislador a su cobertura."*

<sup>17</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Cádiz, Sección 2ª, nº 6/2009, de 7 de enero (RJ 39/2009).

En cuanto a los argumentos en los que se apoya esta vertiente, encontramos como más frecuentes la interpretación estricta y gramatical del término "circulación"<sup>18</sup>, ya que este en sí mismo implica movimiento, lo cual excluye las situaciones de parada y estacionamiento.

*"En definitiva, consideramos que el incendio producido en un garaje, con origen en un vehículo estacionado, no merece la consideración de hecho de la circulación. Ni lo es en el sentido gramatical -pues circulación implica movimiento-, ni tampoco si nos atenemos a la configuración legal determinada por el contenido del artículo 2 del vigente Reglamento aprobado por el RD 1507/2008 de 12 de septiembre que, publicado en el BOE del siguiente día 13, entró en vigor al mes de dicha publicación, con arreglo a lo dispuesto en su Disp. Final Primera -por cuanto dicho precepto vincula la circulación a la conducción del vehículo"*

Además de este primer argumento que se ciñe más al tenor literal de la connotación

<sup>18</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Castellón, Sección 3ª, nº 554/2008, de 3 de diciembre (RJ 1336/2008) y en este mismo sentido, Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección 12ª, nº 262/2007, de 24 de abril (RJ 5289/2007)



gramatical de la palabra “circulación”, existen también argumentos que encuentran su fundamento en el ámbito normativo. De esta manera, el art. 1 del RDL 8/2004 determina que el conductor es responsable de los daños causados en la circulación de vehículo a motor, haciendo extensiva dicha responsabilidad incluso al propietario del vehículo de aquellos daños que pudiese haber causado el conductor, lo cual se ve reforzado por la redacción del art. 2 del RD 1507/2008, que, nuevamente, establece una relación directa entre circulación y conducción.

Otro argumento empleado por esta corriente es referir que el legislador lo que pretendió con el seguro obligatorio siempre fue proteger el riesgo creado a causa de la circulación, no aquellos daños producidos por

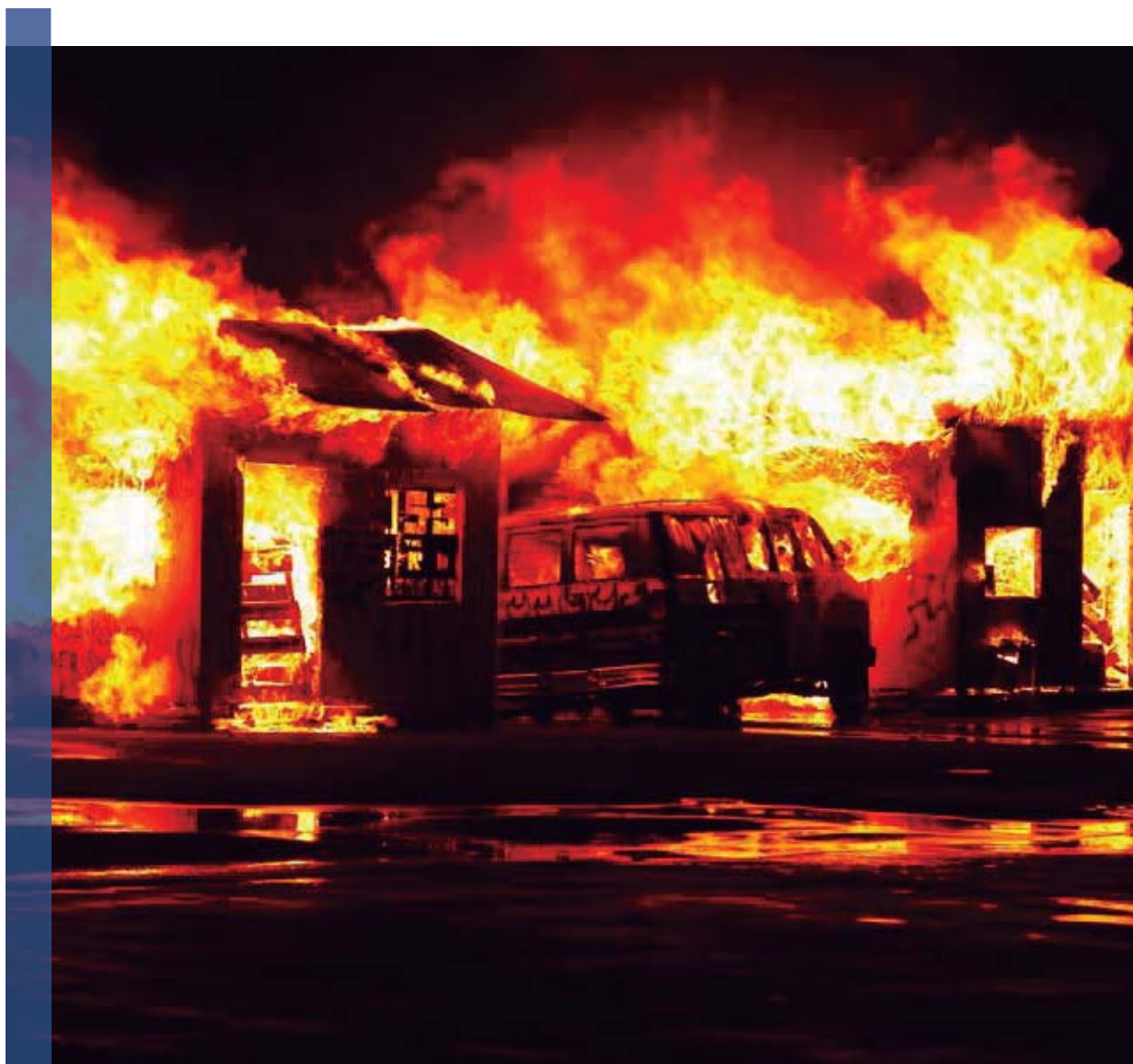
vehículos a motor en cualquier situación<sup>19</sup>.

A mayor abundamiento, existen pronunciamientos de distintos tribunales que, para justificar la no interpretación como hecho de la circulación, han realizado una interpretación doctrinal no solo de la doctrina existente en el ámbito nacional, sino incluso de la jurisprudencia comunitaria existente al respecto. Un ejemplo de ello es la Sentencia de la AP de Barcelona<sup>20</sup>:

*“Esta Sala comparte la interpretación efectuada en la instancia porque los textos*

<sup>19</sup>Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 80, de 1 de marzo de 1982.

<sup>20</sup> Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 1ª, nº 459/2008, de 7 de octubre (RJ 8392/2008).





*legales citados, además de las directivas comunitarias sobre la materia (72/166/CE, 84/5/CE y 90/232/CE), parten siempre de la consideración de que el seguro obligatorio del automóvil tiene como finalidad la protección del riesgo generado por la circulación y utilización de los vehículos a motor, lo que presupone que el siniestro acontezca con ocasión de la expresada utilización, es decir, durante los desplazamientos, las maniobras de aparcamiento, o inclusive las detenciones, pero no por la mera titularidad del vehículo”*

Y no incurre en error alguno esta Sentencia, ya que el art. 3.1 de la Directiva 72/166/CEE se refiere a “responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos a motor”, el art. 2.1 de la Directiva 84/5/CEE habla de “utilización o conducción de vehículos” y, por último, el art. 5.1 de la Directiva 90/232/CEE se refiere a “accidente de circulación”.

Hasta aquí hemos podido ver la jurisprudencia menor existente al respecto, la cual ha ido evolucionando y dentro de la cual hemos podido apreciar dos marcadas tesis opuestas entre sí, con sus respectivos argumentos, y a continuación realizaremos un breve estudio de cómo el Tribunal Supremo ha ido cambiando su criterio en función de la flexibilización del hecho de la circulación.

Los pronunciamientos de nuestro alto tribunal han sido muchos y muy dispares a lo largo de la historia, siempre que ha entrado a valorar estos supuestos. En primer lugar, vamos a ver Sentencias en las que el TS ha optado por **no considerar como hecho de la circulación** los siniestros ocurridos por incendio de vehículos en situación de parada o estacionamiento.

Así, por ejemplo, la anteriormente citada Sentencia de 1 de marzo de 1982, el criterio empleado fue determinar que el legislador lo que pretendió fue proteger los siniestros producidos con motivo de la circulación, y no todos los riesgos causados por los coches en cualquier situación y modo de ocurrencia.

Otro pronunciamiento al respecto, del 10 de octubre del 2000<sup>21</sup>, en el que un conductor de un autobús dejó éste estacionado en un aparcamiento privado a la intemperie, cubriendo el vehículo con mantas para evitar las heladas. En este supuesto, el TS consideró que dicho incendio no podía ser considerado

un hecho de la circulación al entender que no podía imputarse al conductor del vehículo una conducta negligente, ni que el origen del incendio respondiese a una causa endógena del mismo, considerando que ninguna de las pruebas periciales había conseguido acreditar que la ignición respondiese a tales circunstancias, por lo que no entendió que se tratase de un hecho de la circulación.

Posteriormente, la casuística fue aumentando, produciéndose pronunciamientos de gran relevancia, fue el caso de la Sentencia de 4 de julio de 2002<sup>22</sup>, donde se trataba la muerte de dos personas que se encontraban en la parte trasera de un vehículo, con la llave puesta y el estárter 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 accesorio, 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<sup>23</sup>, no consideró como hecho de la circulación unos daños producidos por una grúa surgido 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, hacemos referencia a la Sentencia de 2 de diciembre de 2008<sup>24</sup>, 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.

Dicha aclaración se establece en el fundamento jurídico 4º de la citada Sentencia, el cual acompañamos literalmente para una mejor ilustración:

*“CUARTO. De todos los materiales estudiados, hasta aquí debe llegarse a una conclusión con*

<sup>22</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 692/2002, de 4 de julio (RJ 4974, 2002).

<sup>23</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 1244/2007, de 29 de noviembre (RJ 7787, 2007).

<sup>21</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 915/2000, de 10 de octubre (RJ 2000, 9192).

<sup>24</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 1116/20087, de 2 de diciembre (RJ 6718, 2008).

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.

*En el caso objeto del recurso de casación esta conclusión viene reforzada por el hecho de que el incendio se debió en parte a la negligencia del conductor que se produjo precisamente con ocasión de la conducción, al no llevar a reparar el vehículo que tuvo una avería en ruta.”*

Hasta aquí hemos visto pronunciamientos del TS que descartan en su mayoría la inclusión de los incendios producidos en vehículos que se encuentran en situación de parada o estacionamiento. Sin embargo, podemos encontrar también pronunciamientos en sentido contrario, los cuales abogan por incluirlos dentro del concepto y, por ende, debiendo responder el seguro obligatorio.

Es el caso de la Sentencia del TS de 6 de febrero de 2012<sup>25</sup>, en la que se hace una interpretación más flexiva del concepto de hecho de la circulación, ya que entiende que el estacionamiento o la parada del vehículo aparece expresamente recogida 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, debiendo realizarse una interpretación extensiva a cualquier otra de las reguladas en los textos legales referidos.

*“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 (RCL 1990, 578, 1653), que aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial ( RCL 1990, 578 y 1653), 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 .*

*En virtud de los razonamientos expuestos resulta razonable concluir que el estacionamiento o aparcamiento de un vehículo merece la consideración de hecho de la circulación, por extenderse esta situación a cualquiera que derive del uso del vehículo. De esta forma, el riesgo objeto de aseguramiento obligatorio debe comprender, además del ligado a su desplazamiento, también el eventual riesgo que para terceros puede derivar de su incendio, por razón del empleo de sustancias inflamables y de elementos eléctricos para su normal funcionamiento. Esta conclusión se alinea con el criterio seguido mayoritariamente por las Audiencias Provinciales (entre las más recientes, SSAP de Álava, Sección 1.ª, de 10 de mayo de 2011 (JUR 2011, 294222) y Barcelona, Sección 14.ª, de 18 de marzo de 2011 (JUR 2011, 179112) ).”*

Esta línea doctrinal que entiende la concepción de hecho de la circulación en un sentido más amplio y flexible marcado por Sentencias como la del TJUE, Sala 3ª, C-162/2013, de 4 de septiembre de 2014, que veremos más adelante y cuya línea argumental fue recogida por el Tribunal Supremo en Sentencia número 415/2015, de 1 de julio<sup>26</sup>, ha sido recogida por distintas Audiencias Provinciales, como ya hemos visto con anterioridad, que integran el estacionamiento dentro del concepto de hecho de la circulación al considerar que “es o 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

<sup>25</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 816/2011, de 6 de febrero (RJ 1581, 2012).

<sup>26</sup> Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 415/2015, de 1 de julio (RJ 3152, 2015).

estacionamiento del vehículo”, sin entrar a valorar en profundidad el tiempo de duración de la parada.

Otro pronunciamiento del TS que continúa la línea argumental dada por la 816/2011, es la Sentencia de **19 de octubre de 2015**<sup>27</sup>, la cual, entre sus fundamentos, incluso transcribe parte de los expuestos en la anterior sentencia de 6 de febrero de 2012<sup>28</sup> a la que hemos hecho alusión:

*“En base a ello la sentencia 816/2011 de 6 de febrero de 2012, recurso 977/2008, declaró:*

*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.*

*En virtud de los razonamientos expuestos resulta razonable concluir que el estacionamiento o aparcamiento de un vehículo merece la consideración de hecho de la circulación, por extenderse esta situación a cualquiera que derive del uso del vehículo”.*

*En el mismo sentido y en interpretación flexible de lo que se considera “hecho de la circulación”, debemos citar la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Tercera, de 4-9-2014, que declara: “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”.*

*De esta doctrina ya iniciada en la sentencia de esta Sala de 2 de diciembre de 2008 y*

*ratificada recientemente en la de 1 de julio de 2015, rec. 484 de 2013, se deduce que la parada o estacionamiento relacionados con los períodos de descanso del conductor están integrados dentro del concepto “hecho de la circulación”, por lo que procede desestimar el recurso interpuesto. ...”*

Como podemos ver<sup>29</sup>, estas tres sentencias del TS se apartan totalmente de la línea interpretativa vista hasta ahora, empleando de esta forma un criterio más amplio y extendiendo el concepto de hecho de la circulación a las situaciones de parada y estacionamiento por encontrarse contempladas como maniobras propias de la circulación de vehículos a motor, siguiendo los razonamientos que habían sido dados por las distintas audiencias provinciales que, de igual modo, realizaron dicha interpretación más flexible del término.

De esta forma es posible afirmar que, si bien es cierto que existen pronunciamientos en ambos sentidos, ha sido posible ver una evolución en la doctrina aplicada por nuestro alto tribunal, que se traduce en una flexibilización de qué puede ser considerado como hecho de la circulación, lo cual ha ido asentando las bases de lo que acabará siendo el criterio establecido por el TJUE, cuyos pronunciamientos han sido fundamentales en nuestro estudio, como veremos a continuación.

#### IV.- RELEVANCIA DE LA JURISPRUDENCIA Y NORMATIVA EUROPEA AL RESPECTO.

Llegamos a un punto de vital importancia en nuestro estudio, que va a tratar sobre la relevancia que ha tenido el TJUE<sup>30</sup> en la evolución del concepto de hecho de la circulación. Lo que veremos a continuación será un breve repaso sobre los distintos pronunciamientos en materia de cuestiones prejudiciales que ha resuelto el Tribunal y que han hecho posible la flexibilización del hecho circulatorio.

La primera Sentencia en la que nos vamos a detener es el caso VNUK, Eslovenia, de 4 de septiembre de 2014<sup>31</sup>. La cuestión de este

27 Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 556/2015, de 19 de octubre (RJ 4284, 2015).

28 En este mismo sentido, DIARIO DEL DERECHO, ISSN 2254-1438, EDICIÓN DE 01/02/2016.

29 SOLERA CALLEJA, I., incendio de vehículo parado como hecho de la circulación y la responsabilidad civil del propietario, Revista PERICIA nº 52, de julio de 2012, páginas 21 a 24.

30 LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J., “Estudios sobre Jurisprudencia Europea”, Editorial Sepin, de 13 de mayo de 2018, páginas 11 y siguientes.

31 Sentencia del TJUE, Caso VNUK, Eslovenia, de 4 de septiembre de 2014, Cuestión

asunto surge cuando, el pasado 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<sup>32</sup>.

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, 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, 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<sup>33</sup>.

Si bien es cierto que ninguna Directiva contempla una definición de los conceptos de “accidente”, “siniestro”, “circulación”, o “utilización de vehículos<sup>34</sup>”, 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<sup>35</sup>.

*“El artículo 3, apartado 1 de la Directiva debe*

Prejudicial C-162/13, (ECLI 2146,2014).

32 GUERRA PÉREZ, M., “¿Cuáles son los hechos derivados de la circulación? El TJUE se pronuncia”, SEPIN, 25 de septiembre

33 GUERRA PÉREZ, M., artículo “Delimitación del concepto “circulación de vehículos de motor” TJUE”, SEPIN, Octubre de 2014.

34 Véase el punto 48 de la Sentencia Caso VNUK.

35 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. REVISTA DIGITAL CONSORSEGUROS, N.º 2, ABRIL DE 2015.

*interpretarse en el sentido que en el concepto de circulación de vehículos (...) se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo.”<sup>36</sup>*

La siguiente parada obligatoria llega con la Sentencia del caso Rodrigues de Andrade, el 28 de noviembre de 2017<sup>37</sup>.

El siniestro que originó este asunto se produjo el pasado 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 para ser considerado hecho de la circulación no depende de las características del terrero<sup>38</sup>.

En segundo lugar, continúa apuntando que la situación de parada no excluye, por sí misma, su consideración como hecho circulatorio.<sup>39</sup>

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, cual era su uso para poder concluir si estamos o no, ante un hecho de la circulación.<sup>40</sup>

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

36 Véase el punto 60, tercer párrafo de la Sentencia Caso VNUK.

37 Sentencia del TJUE, Caso Rodrigues de Andrade, Portugal, de 28 de noviembre de 2017, Cuestión Prejudicial C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

38 Véase el punto 28 a 36 del Caso Rodrigues de Andrade.

39 Véase el punto 39 del Caso Rodrigues de Andrade.

40 Véase el punto 40 a 42 del Caso Rodrigues de Andrade.

usado como bomba de accionamiento de la fumigadora que usaba ésta.

Un nuevo pronunciamiento relevante fue el del caso Núñez Torreiro, de 20 de diciembre de 2017<sup>41</sup>.

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.<sup>42</sup>

41 Sentencia del TJUE, Caso Núñez Torreiro, España, de 20 de diciembre de 2017, Cuestión Prejudicial C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

42 Véase los puntos 22 a 33 del asunto Núñez Torreiro.

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.<sup>43</sup>

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.

Llegamos entonces a la resolución del caso Despatado Pao Mole, de 4 de septiembre de 2018.<sup>44</sup>

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

43 Véase los puntos 34 a 36 del asunto Núñez Torreiro.

44 Sentencia del TJUE, Caso Destapado Pao Mole, Portugal, de 4 de septiembre de 2018, Cuestión Prejudicial C-80/17, ECLI:EU:C:2018:661.



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.

No se trata de determinar si es o no un hecho de la circulación, sino que lo que aquí se determina es la obligación de aseguramiento de los vehículos.<sup>45</sup>

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 cualquier otra persona, es la de hacer uso circulatorio del vehículo.<sup>46</sup>

Asimismo, en relación a la obligación de suscripción de un seguro obligatorio de accidente, añade que su contratación no puede supeditarse al uso que, en un momento concreto, quiera hacerse del vehículo como medio de transporte.<sup>47</sup>

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.<sup>48</sup>

Para terminar y previo a la sentencia que constituye el objeto básico de nuestro estudio, la sentencia del TJUE de 15 de noviembre de 2018, caso *Balcia Insurance*<sup>49</sup>.

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.

45 Véase el punto 40 del Caso Destapado Pao Mole.

46 Véase el punto 39 del Caso Destapado Pao Mole.

47 Véase el punto 40 del Caso Destapado Pao Mole.

48 Véase el punto 42 del Caso Destapado Pao Mole.

49 Sentencia del TJUE, Caso *Balcia Insurance*, Letonia, de 15 de noviembre de 2018, Cuestión Prejudicial C-648/17, ECLI:EU:C:2018:917.

El TJUE 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.<sup>50</sup>

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.<sup>51</sup>

De lo visto hasta ahora, podemos establecer dos aspectos fundamentales de todas estas sentencias del TJUE:

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.

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.

#### 4.1 CUESTION PREJUDICIAL PLANTEADA ANTE EL TJUE POR EL TS.

En este apartado vamos a analizar los antecedentes de hecho que dieron lugar a una cuestión prejudicial planteada ante el TJUE que derivaría, posteriormente, en la reciente e importantísima Sentencia de 20 de junio de 2019.

Para ello es preciso remontarnos hasta el mes de agosto del año 2013, cuando el propietario de un vehículo, que había sido adquirido por este diez días atrás, lo estacionó en el garaje de una vivienda unifamiliar perteneciente a una empresa. Justo al día siguiente, el propietario volvió al garaje para arrancar el motor del vehículo, sin llegar a hacer uso del mismo ni a moverlo. Precisamente durante esa madrugada, se originó en dicho vehículo un incendio que provocó daños a la vivienda unifamiliar.

Tras las pruebas practicadas, se pudo

50 Véase el punto 36 del asunto *Balcia Insurance*.

51 Véase los puntos 39 a 45 del asunto *Balcia Insurance*.

determinar que dicho incendio tuvo origen en un problema eléctrico en el turismo.

La vivienda se encontraba asegurada por Segurcaixa, quien indemnizó a sus propietarios todos los daños causados en su vivienda con motivo de la ignición, iniciando posteriormente una acción de subrogación y repetición contra la entidad aseguradora del vehículo incendiado.

Por ello, Segurcaixa demandó a Línea Directa, entidad aseguradora del vehículo que causó los daños, al entender que los mismos se provocaron con motivo de un hecho de la circulación que se encuentra cubierto por el seguro obligatorio de vehículos.

Como resultado en una primera instancia, el juzgado desestimó la demanda al entender que dichas circunstancias causantes de los daños no podían ser calificadas como “hechos de la circulación”, no siendo por tanto susceptible de cobertura por el seguro obligatorio.

En consecuencia, se planteó recurso ante la Audiencia Provincial de Álava por parte de Segurcaixa, la cual tras estudiar el recurso, revocó la sentencia de instancia y estimó íntegramente, realizando una interpretación extensiva del concepto de hecho de la circulación, ya que consideró como tal el incendio surgido en un vehículo cuando este se encuentra en situación de estacionamiento, respondiendo las causas del mismo a causas intrínsecas del vehículo y siempre que no intervenga un agente externo.

Ante tal pronunciamiento de la AP, Línea Directa planteó un recurso de casación ante el TS, el cual ante las serias dudas que le planteaban los hechos, presentó una cuestión prejudicial ante el TJUE, que contenía las siguientes cuestiones prejudiciales relativas a la interpretación del art. 3 de la Directiva 2009/103/CE<sup>52</sup>:

¿Se opone al art. 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<sup>1</sup>, 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?

Si la respuesta a la cuestión anterior es negativa, ¿se opone al art. 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, 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?

Si la respuesta a la segunda cuestión es negativa, ¿se opone al art. 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, 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?

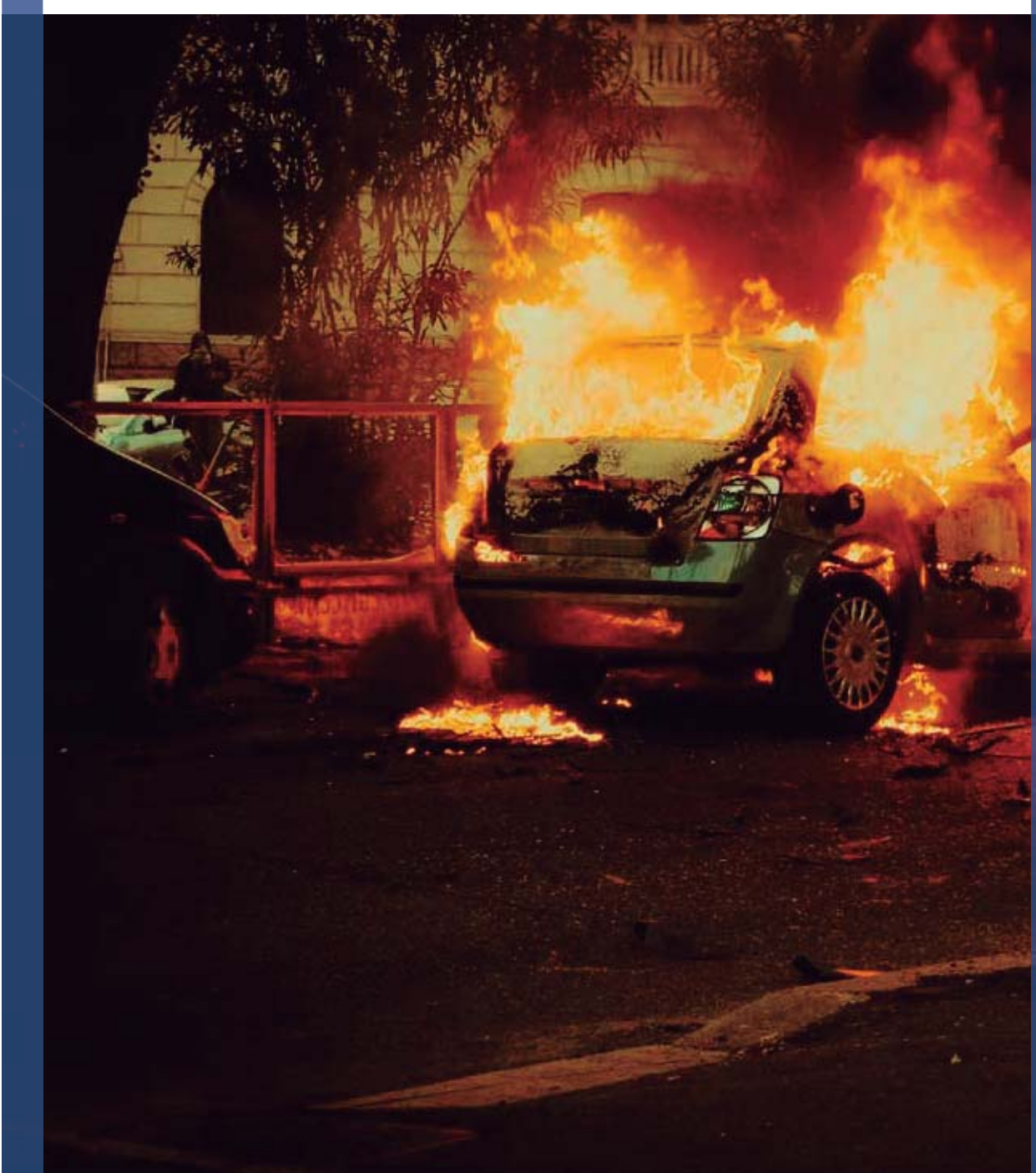
Mientras que las dos primeras cuestiones planteadas van referidas a las circunstancias del hecho en las que se produce el incendio, la tercera pone el énfasis en el lugar en el que se encuentra el vehículo y, por lo tanto, en el espacio en el que tiene lugar el siniestro, que no debemos olvidar que se produce en el interior de un garaje privado.

## 4.2 INFORME DEL ABOGADO GENERAL

Ante la cuestión prejudicial planteada, el Abogado General Yves Bot emitió su informe de conclusiones, presentadas en fecha 28 de febrero de 2019, sobre el asunto C-100/18, el cual entraremos ahora mismo a analizar.

Sin embargo, hemos de precisar con carácter previo, que las conclusiones que emite el Abogado General no tienen carácter vinculante para el TJUE, suponiendo per se meras proposiciones dirigidas al Tribunal para que resuelva en dicho sentido. Por lo tanto, corresponde al TJUE la interpretación del Derecho de la Unión, cuya decisión no resuelve el litigio nacional, que será resuelto por el Tribunal Supremo, pero que sí vincula a los estados nacionales miembros cuando conozcan

<sup>52</sup> ESPINOSA BLANCO, S., *Jurisprudencia comentada*, Agosto de 2019, editorial SEPIN, SP/DOCT/83028.



de un supuesto similar.

La propuesta que realiza el Abogado General<sup>53</sup> es la siguiente, cuyos razonamientos transcribimos literalmente:

*“El artículo 3, párrafo primero, 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, debe interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto de “circulación de vehículos”, que figura en esta disposición, una situación en la que un vehículo, utilizado conforme a su función de medio de transporte, ha intervenido en un incendio que se ha originado en un espacio destinado al aparcamiento, sin que importe que se haya producido en una plaza de garaje privada o tras una inmovilización prolongada.”*

<sup>53</sup> Conclusiones del Abogado General Yves Bot sobre el asunto C-100/18, Luxemburgo 28 de febrero de 2019, Comunicado de prensa n° 20/19.



### 4.3 SENTENCIA DEL TJUE DE 20 DE JUNIO DE 2019.

Una vez que se fijaron los hechos y la normativa aplicable, se plantearon las cuestiones prejudiciales y el Abogado General emitió su informe de conclusiones, el TJUE entró a realizar la interpretación del Derecho de la Unión y, posteriormente, a resolver las cuestiones planteadas.

Dicho pronunciamiento llegó por medio de la Sentencia del TJUE de 20 de junio de 2019<sup>54</sup>.

La sentencia<sup>55</sup> considera que, al tratarse de un concepto autónomo del Derecho de la Unión, es preciso que sea interpretado de una forma lo suficientemente amplio para que cumpla con la finalidad principal perseguida por la Directiva, esto es, la protección de las víctimas de accidentes<sup>56</sup>.

*“Por lo que se refiere a la cuestión de si una situación como la del litigio principal está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en el artículo 3, párrafo primero, de la citada Directiva, procede recordar que este concepto no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro, sino que constituye un concepto autónomo del Derecho de la Unión que debe interpretarse, con arreglo a reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, teniendo en cuenta, en particular, el contexto de esta disposición y los objetivos de la normativa de la que forma parte (sentencia de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, apartado 24).”*

Ya hemos visto que en numerosos pronunciamientos anteriores, el TJUE había considerado que el concepto de hecho de la circulación no se condiciona a que el vehículo esté en movimiento, sino que es extensible a casos en los que el vehículo está parado-

estacionado,<sup>57</sup> ni tampoco está limitado a aquellos accidentes en los que el vehículo está en una vía pública, haciéndose extensible a accidentes ocurridos en terrenos privados o excluidos de la circulación,<sup>58</sup> sino que esta sentencia señala que este concepto debe incluir cualquier uso del vehículo que sea conforme con su función habitual como medio de transporte, algo que también hemos visto anteriormente<sup>59</sup>.

*“ A la luz de estas consideraciones, 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, de circulación por la vía pública, y 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).”*

*“A este respecto, es preciso señalar, por un lado, que el hecho de que el vehículo que haya intervenido en un accidente estuviera inmovilizado en el momento en que se produjo no excluye, por sí solo, que el uso del vehículo en ese momento pueda estar comprendido en su función de medio de transporte y, en consecuencia, en el concepto de «circulación de vehículos», a efectos del artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 (véase, en este sentido, la sentencia de 15 de noviembre de 2018, BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, apartado 38 y jurisprudencia citada).”*

*“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 estos precedentes, parece lógico que el estacionamiento normal de un vehículo, sea por más o menos tiempo, constituye una maniobra completamente normal dentro de su uso habitual como medio de transporte, además de un estado natural y necesario del vehículo, no sólo en la vía pública, sino también en terrenos privados tales como garajes, por lo

54 Sentencia del TJUE, Caso Segurcaixa Vs Línea Directa, España, de 20 de junio de 2019, Cuestión Prejudicial C-100/18, ECLI:EU:C:2019:517.

55 LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J., artículo publicado en Legal Today “Comentario a la sentencia del TJUE de 20 de junio de 2019”, de 30 de octubre de 2019.

56 Véase el punto 32 del asunto Segurcaixa Vs Línea Directa, C-100/18, de 20 de junio de 2019.

57 Véase la Sentencia del asunto Baltic Insurance, C-647/18 de 15 de noviembre.

58 Véase la Sentencia del asunto Nuñez Torreiro, C-334/16 de 20 de diciembre.

59 Véase los puntos 34 a 42 del asunto Segurcaixa Vs Línea Directa, C-100/18, de 20 de junio de 2019.

que tal situación debe estar amparada por la cobertura del seguro obligatorio del vehículo<sup>60</sup>.

*“En el caso de autos, procede señalar que el estacionamiento del vehículo en un garaje privado constituye una utilización de este conforme a su función de medio de transporte.”*

Finalmente, la sentencia concluye que en la interpretación del art. 3 de la Directiva 2009/193/CE han de incluirse los supuestos en que el incendio surgido en un vehículo estacionado durante más de veinticuatro horas por fallos intrínsecos al mismo, como un fallo eléctrico, deben ser comprendidos dentro del concepto de hecho de la circulación, respondiendo el seguro obligatorio dicho vehículo de todos los daños causados como consecuencia de este<sup>61</sup>.

*“ Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a las cuestiones prejudiciales planteadas 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.”*

Visto hasta aquí el contenido de la Sentencia, procedemos a realizar algunas valoraciones jurídicas sobre el mismo.

En primer lugar, llama la atención la interpretación que realiza el TJUE sobre las cuestiones prejudiciales planteadas, ya que, aparentemente, como hemos visto anteriormente, el TS parecía disponer de un criterio basado de una doctrina consolidada para este tipo de supuestos en los que se produce un incendio en un vehículo estacionado. Sin embargo, a juzgar por las dudas planteadas, podría intuirse que la cuestión prejudicial presentada trae su fundamento en el espacio de tiempo transcurrido entre el estacionamiento y el incendio del vehículo, lo cual es aclarado

por el tribunal, que aparta totalmente el criterio temporal, admitiendo la inclusión dentro del concepto de hecho de la circulación aún cuando el estacionamiento se hace por más de veinticuatro horas.

Asimismo, parece determinar que en este tipo de siniestros siempre responderá el seguro obligatorio de accidentes, a excepción únicamente de aquellos que tengan lugar en vehículos parados que no cumplan con su función natural de transporte. Se hace patente de nuevo, la voluntad de proteger a las víctimas de accidentes por parte del TJUE.

En segundo lugar, la interpretación realizada por el Tribunal Europeo del Derecho de la Unión rompe por completo con la doctrina del TS sobre la consideración del hecho de la circulación.<sup>62</sup>

En cuanto al criterio empleado en esta sentencia, puesto que el existente hasta este pronunciamiento consistente en dejar al arbitrio de cada Juzgador si el espacio temporal existente entre el estacionamiento y el incendio es lo suficientemente prolongado para romper con el elemento de uso natural del vehículo, crearía mucha inseguridad jurídica. No sólo por el hecho de que estaría condicionado al criterio de cada Juzgador, sino por la inexistencia de referencia alguna en Directivas europeas y en la legislación española en lo relativo al tiempo mínimo necesario entre el estacionamiento o parada, y el daño, asentando de esta forma el criterio a aplicar de forma unánime.

Para terminar, debemos remitirnos a la prohibición tajante que establecen las Directivas de que se excluyan las coberturas del seguro obligatorio de aquellos daños causados por fallos o averías mecánicas del vehículo, de carácter intrínseco.

En esta misma línea, entendemos que resultará intrascendente cual es el origen del incendio, siempre y cuando proceda de un elemento intrínseco del vehículo. Es decir, resultará indiferente si el fuego se origina en motor, de la radio o del climatizador del vehículo, puesto que todos son elementos endógenos y son utilizados en su función natural como medio

60 Véase el punto 43 del asunto *Segurcaixa Vs Línea Directa*, C-100/18, de 20 de junio de 2019

61 Véase los puntos 44 a 48 del asunto *Segurcaixa Vs Línea Directa*, C-100/18, de 20 de junio de 2019.

62 Véase las Sentencias del TS 1116/2008 de 2 de diciembre, STS 816/2011 de 6 de febrero, en las que exigía el elemento indispensable del movimiento del vehículo, debiendo atender a las circunstancias concretas de cada caso en los supuestos donde no fuera posible apreciar la existencia de movimiento, no quedando excluido per se por la inexistencia de dicho elemento.



de transporte.

Por tanto, siempre que el vehículo sea utilizado conforme a su función natural como medio de transporte, que sea posible determinar que el origen de los daños responde a causas endógenas del vehículo sin intervención de agentes externos, podremos decir que estamos ante un hecho de la circulación, quedando los daños provocados por la cobertura del seguro obligatorio de accidentes.

#### **4.4 SENTENCIA DEL TS DE 17 DE DICIEMBRE DE 2019.**

Recientemente, el Pleno de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo ha resuelto el recurso de casación interpuesto por Línea Directa que dio origen a la cuestión prejudicial planteada ante el TJUE sobre la interpretación del art. 3

de la Directiva, y lo ha hecho recogiendo todos los razonamientos jurídicos expuestos en la Sentencia de 20 de junio de 2019.

Como hemos expuesto con anterioridad, el incendio ocurrió en un garaje privado, cuando el vehículo llevaba más de 24 horas estacionado, y debido a un fallo eléctrico del motor, como pudieron determinar los informes periciales realizados. Segurcaixa, aseguradora del inmueble afectado, abonó los daños a sus asegurados y ejerció una acción de repetición contra la aseguradora del vehículo que causó los daños.

Pues bien, en aplicación de la interpretación realizada por el TJUE, guiándose por el principio de protección de las víctimas de accidentes, siempre perseguido y reforzado por el derecho de la Unión Europea, el Tribunal

Supremo<sup>63</sup> ha integrado el incendio ocurrido en el vehículo estacionado en el interior de un garaje privado como hecho de la circulación, debiendo por tanto responder de los daños la entidad aseguradora recurrente, al desestimar íntegramente su recurso.

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

*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 resuelto por la Audiencia Provincial y que ha sido objeto del recurso de casación.*

*En efecto, en apoyo de su recurso de casación, Línea Directa 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, no es esa la cuestión objeto del recurso de casación. 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 (LA LEY 17703/2009) 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”.**

*En consecuencia, debemos desestimar el recurso de casación y confirmar la sentencia recurrida.”*

Este pronunciamiento reviste una capital importancia al suponer un nuevo criterio a aplicar para este tipo de siniestros, al que habrá que prestar mucha atención para ver cuál será la evolución en su aplicación por los Tribunales, ya que parece establecer una especie de aseguramiento universal en defensa de los perjudicados y víctimas de accidentes de tráfico que, a su vez, impone al sector asegurador la obligación de responder de todos los daños derivados de ellos.

## V.- CONCLUSIONES

De todo lo estudiado a lo largo de este trabajo, podemos establecer las siguientes conclusiones:

El concepto de “hecho de la circulación” es un concepto que compete interpretar al Derecho de la Unión, siendo limitado o ampliado desde Europa, lo cual ha ido haciendo por medio de las distintas Sentencias que hemos visto y que se han citado y que, parece, continuará haciendo en este sentido, siempre bajo el principio de protección a las víctimas de accidentes de tráfico.

A la espera de que se apruebe la nueva Directiva Europea y esta sea transpuesta al derecho nacional español, no podremos realizar una interpretación estrictamente literal de lo dispuesto por el art. 2 del RD 1507/08. Debemos tener presente que el TJUE, por medio de distintas Sentencias dictadas desde el año 2014, ha ido definiendo el concepto de hecho de la circulación, con su alcance y límites. De esta forma, el TJUE ha ido ampliando el concepto de hecho de la circulación, dando cabida dentro del mismo a situaciones que se encontraban incluso excluidas por las legislaciones nacionales de los estados miembros, como es el caso de España.

Estos pronunciamientos deben ser entendidos en el sentido de una incuestionable extensión de los límites del aseguramiento obligatorio en beneficio del tercero perjudicado hasta asemejarlo a un aseguramiento universal donde nunca quede el damnificado en una situación de indefensión o desamparo.

63 Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 674/2019, de 17 de diciembre (ECLI

En este sentido, como hemos apuntado anteriormente, deberemos estar atentos a la evolución de esta aplicación por los tribunales, ya que parece imponer al sector asegurador la obligación de responder de una gran cantidad de siniestros bajo el amparo de la protección a las víctimas de accidentes.

Dicha protección dada por medio de la jurisprudencia europea ya era notoria en el ámbito nacional, tal y como hemos visto en numerosos pronunciamientos, sin embargo, ahora tiene un alcance prácticamente internacional. Este alcance internacional se va materializando al recoger los Estados Miembros la interpretación que realiza el TJUE, como hemos visto en distintas sentencias del TS, siendo la última la de 17 de diciembre de 2019, que recoge todos los razonamientos contenidos en la Sentencia del TJUE de 20 de junio de 2019.

Este nuevo criterio dado por medio de la Sentencia de 20 de junio de 2019 sigue los dos claros objetivos de la Unión Europea: Garantizar la libre circulación de vehículos y personas, y la protección de las víctimas de accidentes. Son dos principios fundamentales en el marco de la interpretación del derecho de la Unión Europea y que, como vemos, está teniendo como consecuencia un cambio de criterio en la interpretación del derecho nacional.

Tras este último pronunciamiento, podemos decir que cuando se produzca un incendio en un vehículo estacionado que tenga su origen en elementos endógenos sin intervención de agentes externos, con independencia del lapso temporal y del lugar donde esté estacionado, podremos decir que estamos ante un hecho de la circulación y, en consecuencia, estará cubierto por el SOA.

## VI.- BIBLIOGRAFIA Y JURISPRUDENCIA

### JURISPRUDENCIA

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 80, de 1 de marzo de 1982.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 915/2000, de 10 de octubre (RJ 2000, 9192).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Baleares, Sección 4ª, nº 327/2002, de 13 de mayo (RJ 1268/2002).

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 692/2002, de 4 de julio (RJ 4974,

2002).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Cantabria, Sección 3ª, nº 404/2003, de 26 de noviembre (RJ 2266/2003).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 19ª, nº 575/2004, de 10 de diciembre (RJ 14794/2004).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Valladolid, Sección 1ª, nº 80/2005, de 14 de marzo (RJ 302/2005).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Baleares, Sección 5ª, nº 14/2007, de 18 de enero (RJ 44/2007).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección 12ª, nº 262/2007, de 24 de abril (RJ 5289/2007)

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 1244/2007, de 29 de noviembre (RJ 7787, 2007).

Sentencia de la Audiencia Provincial de La Coruña, Sección 3ª, nº 266/2008, de 13 de junio (RJ 1823/2002).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Jaén, Sección 1ª, nº 218/2008, de 21 de julio (RJ 1124/2008).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra, Sección 1ª, nº 208/2008, de 21 de julio (RJ 1109/2008).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Baleares, Sección 4ª, nº 314/2008, de 25 de julio (RJ 1091/2008).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección 1ª, nº 459/2008, de 7 de octubre (RJ 8392/2008).

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 1116/2008, de 2 de diciembre (RJ 6718, 2008).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Castellón, Sección 3ª, nº 554/2008, de 3 de diciembre (RJ 1336/2008).

Sentencia de la Audiencia Provincial de Cádiz, Sección 2ª, nº 6/2009, de 7 de enero (RJ 39/2009).

Sentencia de la Audiencia Provincial

de Cádiz, Sección 2ª, nº 321/2009, de 3 de noviembre (RJ 1464/2009).

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 816/2011, de 6 de febrero (RJ 1581, 2012).

Sentencia del TJUE, Caso VNUK, Eslovenia, de 4 de septiembre de 2014, Cuestión Prejudicial C-162/13, (ECLI 2146,2014).

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 415/2015, de 1 de julio (RJ 3152, 2015).

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 556/2015, de 19 de octubre (RJ 4284, 2015).

Sentencia del TJUE, Caso Núñez Torreiro, España, de 20 de diciembre de 2017, Cuestión Prejudicial C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

Sentencia del TJUE, Caso Rodrigues de Andrade, Portugal, de 28 de noviembre de 2017, Cuestión Prejudicial C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

Sentencia del TJUE, Caso Destapado Pao Mole, Portugal, de 4 de septiembre de 2018, Cuestión Prejudicial C-80/17, ECLI:EU:C:2018:661.

Sentencia del TJUE, Caso Balcia Insurance, Letonia, de 15 de noviembre de 2018, Cuestión Prejudicial C-648/17, ECLI:EU:C:2018:917.

Sentencia del TJUE, Caso Segurcaixa VS Línea Directa, España, de 20 de junio de 2019, Cuestión Prejudicial C-100/18, ECLI:EU:C:2018:917.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 1ª, Sección 1ª, nº 674/2019, de 17 de diciembre ECLI: ES:TS:2019:3983

## BIBLIOGRAFÍA

ALONSO MAS, C.L. Y VALCÁRCEL, E., Resumen Técnico: Tráfico y la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor, Editorial Tirant Asesores, 31 de enero de 2018, TOL4.059.971.

DE DIOS DE DIOS M.A., “Aspectos jurídicos de la culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación”, pág. 43, Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro, año 48, nº 10, noviembre de 2012.

ESPINOSA BLANCO, S., Jurisprudencia comentada, Agosto de 2019, editorial SEPIN, SP/DOCT/83028.

FERNÁNDEZ ENTRALGO, J. “El hecho de la circulación y la definición de vehículo a motor (Reglamento del SOA)”, XXV Congreso de derecho de la circulación, Madrid, INESE, 26-27 de marzo.

GUERRA PÉREZ, M., “¿Cuáles son los hechos derivados de la circulación? El TJUE se pronuncia”, SEPIN, 25 de septiembre de 2014.

LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J., “Estudios sobre Jurisprudencia Europea”, Editorial Sepin, de 13 de mayo de 2018.

LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J., artículo publicado en Legal Today “Comentario a la sentencia del TJUE de 20 de junio de 2019”, de 30 de octubre de 2019.

MORILLAS JARILLO, M.J., pág. 521, El seguro del automóvil: el aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil automovilística, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 1992.

MARTÍNEZ TELLO. G., “El incendio del vehículo en situación de parada o estacionamiento: responsabilidad civil, su consideración como hecho de la circulación y su aseguramiento”, Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro, nº 11, año 47, diciembre de 2011, págs. 6 y ss.

SOLERA CALLEJA, I., “incendio de vehículo parado como hecho de la circulación y la responsabilidad civil del propietario”, Revista PERICIA nº 52, de julio de 2012, páginas 21 a 24.