
This is the **published version** of the bachelor thesis:

Díaz Soto, Jesús; Mayor Civit, Jose María, dir. El hecho de la circulación en el tráfico. 2024. (Grau de Dret)

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/303102>

under the terms of the  license

TRABAJO DE FIN DE GRADO EN DERECHO

UAB
Universitat Autònoma
de Barcelona

“EL HECHO DE LA CIRCULACIÓN EN EL TRÁFICO”

AUTOR: Jesús Díaz Soto

TUTOR: José María Mayor Civit

Facultad de Derecho

Campus de la Universidad Autónoma de Barcelona

Mayo de 2024

ÍNDICE

<i>LISTA DE ABREVIATURAS.....</i>	3
<i>ABSTRACT.....</i>	4
<i>OBJETIVO</i>	5
<i>CAPÍTULO I.....</i>	6
<i>QUE DICE LA LEY.....</i>	6
<i>CAPÍTULO II.....</i>	10
CONCEPTO DE HECHO DE LA CIRCULACIÓN.....	10
SUPUESTOS EXCLUIDOS DEL CONCEPTO DE HECHO DE LA CIRCULACIÓN.....	11
1.1 LAS PRUEBAS DEPORTIVAS.....	11
1.2 TAREAS AGRICOLAS O INDUSTRIALES.....	13
1.3 DESPLAZAMIENTOS POR PUERTOS Y AEROPUERTOS.....	17
1.4 COMISIÓN DE DELITOS DOLOSOS.....	18
<i>CAPÍTULO III.....</i>	20
ANÁLISIS DEL HECHO DE LA CIRCULACIÓN.....	20
1.1. VEHÍCULO QUE PROVOCA UN INCENDIO EN SITUACIÓN DE ESTACIONAMIENTO.....	21
1.2. UTILIZACIÓN DEL VEHÍCULO POR EL CONDUCTOR NO TITULAR DEL VEHÍCULO Y CON ITV VENCIDA.....	23
1.3. LUGAR DEL HECHO DAÑOSO.....	23
1.4. EL HECHO DE LA CIRCULACIÓN EN EL TRANSPORTE PÚBLICO ..	27
<i>CAPÍTULO IV.....</i>	29
REFORMA DE LA DIRECTIVA 2009/103	29
<i>CONCLUSIONES</i>	29
<i>BIBLIOGRAFIA</i>	35
<i>Jurisprudencia</i>	37
<i>Legislación.....</i>	39

LISTA DE ABREVIATURAS

AENA.: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

ART.: Artículo

APDO.: Apartado

AP.: Audiencia Provincial

CC.: Real Decreto de 24 de julio de 1889, Código Civil Español

CCS.: Consorcio de Compensación de Seguros

CP.: Código Penal

DGSFP.: Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones

ITV.: Inspección Técnica de Vehículos

LCS.: Ley 50/1980, de 8 de octubre, Ley de Contrato de Seguro

LRCSCVM.: Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

LSV.: Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

NÚM.: Número

RC.: Responsabilidad Civil.

RD.: Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

RD.: Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

RD 1507.: Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

SAP.: Sentencia de la Audiencia Provincial.

S.A.: Sociedad Anónima.

SOA.: Seguro Obligatorio del Automóvil.

St.: Sentencia

STJUE.: Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea

TJUE.: Tribunal de Justicia de la Unión Europea

TS.: Tribunal Supremo.

UE.: Unión Europea.

ABSTRACT

A lo largo del presente trabajo se analiza de forma clara y sistemática el concepto de hecho de la circulación en el que se abarcan los incidentes resultantes del riesgo asociado a la conducción de vehículos a motor, ya sea con el vehículo inmovilizado o en movimiento, en lugares tales como garajes, aparcamientos y vías públicas o privadas habilitadas para la circulación de vehículos, tanto urbanas como interurbanas. Además, el análisis realizado demuestra que, en espacios de uso común, aunque no estén destinados específicamente a la circulación de vehículos, estos podrán ser utilizados como tal. Este concepto es fundamental para poder comprender la responsabilidad civil y la cobertura del seguro obligatorio en el contexto de la circulación de vehículos.

Palabras claves: hecho de la circulación, conducción de vehículos a motor, responsabilidad civil, cobertura del seguro obligatorio, circulación de vehículos.

ABSTRACT

Throughout this work, the concept of the fact of circulation is analyzed in a clear and systematic way, which covers the incidents resulting from the risk associated with the driving of motor vehicles, whether with the vehicle immobilized or in motion, in places such as garages, parking lots and public or private roads enabled for the circulation of vehicles, both urban and interurban. Furthermore, the analysis carried out shows that, in spaces of common use, although they are not specifically intended for the circulation of vehicles, they may be used as such. This concept is essential to understand civil liability and mandatory insurance coverage in the context of vehicle circulation.

Keywords: fact of circulation, driving of motor vehicles, civil liability, mandatory insurance coverage, vehicle circulation.

OBJETIVO

El objetivo principal de este trabajo de investigación es el estudio de la evolución del concepto de “hecho de la circulación”. La materia expuesta está destinada a ofrecer una respuesta positiva, además de analizar el concepto tanto en términos teóricos como prácticos, examinando de forma exhaustiva la legislación, jurisprudencia y doctrina relevantes.

A lo largo del trabajo, se plasman diversas causas, efectos y soluciones que los Tribunales están llevando a cabo mediante sus resoluciones. En el planteamiento analizado sobre la cuestión principal, el trabajo pretende dar respuesta y con ello dejar patente una visión práctica y útil para cualquier persona que esté interesada en la consulta de lo que aquí se diga. Además de todo lo expuesto, se realiza una investigación empírica en la que se aportan nuevas perspectivas al hecho de la circulación y, se recopilan, analizan e interpretan datos relevantes que dan respuesta a las preguntas planteadas respecto al tema principal con la finalidad de comprender mejor su impacto en diversos ámbitos, tales como la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio.

Finalmente, para concluir el trabajo, se muestra un pensamiento crítico respecto de las últimas reformas legislativas llevadas a cabo por las instituciones europeas, concretamente, sobre la última Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2021, no incorporada en la actualidad al Ordenamiento jurídico español.

CAPÍTULO I

QUE DICE LA LEY.

En este apartado, nos vamos a referir a quién corresponde la responsabilidad civil (en adelante RC) automovilística en aquellos casos en los que se produzcan daños a personas y bienes. Es en el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre RC y seguro en la circulación de vehículos a motor (en adelante LRCSCVM) donde se regula la RC del conductor de un vehículo de motor que por motivos de la circulación genere daños tanto en las personas y bienes.

El art. 1.1 de la LRCSCVM al referirse a la responsabilidad por daños causados con motivo de la circulación, establece dos sistemas distintos de imputación, en función de que se trate de daños personales o de daños materiales.¹

Con relación a los daños a personas, el responsable solo será exonerado si demuestra que los daños surgieron debido a la única culpa del perjudicado o por una fuerza mayor ajena a la conducción o funcionamiento del vehículo. Los defectos del vehículo o la falla de sus piezas no son considerados como casos de fuerza mayor.

En cuanto a los daños a los bienes, el conductor será responsable ante terceros si se determina su RC según lo estipulado en el Código Civil y el Código Penal, así como en esta legislación específica.

¹ (BOE-A-2004-18911 Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. s. f.) Artículo 1.1 De la responsabilidad civil. 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 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 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.

A continuación, haremos un análisis del RD 1507 en el que se aprueba el nuevo Reglamento del Seguro Obligatorio de RC en la circulación de vehículos a motor, con el fin de destacar los artículos más relevantes relacionados con el tema principal.

Primeramente, es de importante relevancia para el tema a tratar el art.1.1. RD 1507 en el que contempla la definición de vehículos a motor,² ya que son elementos esenciales tanto el hecho de la circulación como el vehículo de motor para la aplicación de la normativa sobre RC derivada de la circulación. En consecuencia, los conceptos utilizados para dar forma al sistema se conforman en torno a ambos preceptos básicos que de forma necesaria se encuentran entrelazados.

A tenor del art.2. RD 1507 apdo.1º podemos apreciar en su redactado que existen dos elementos fundamentales para tener en cuenta, por un lado, un elemento material; vehículo a motor y por otro un elemento espacial; lugar donde se produce el hecho de la circulación.³

Podemos observar de forma notoria en el redactado que el elemento espacial de la circulación es bastante amplio, llegando al extremo en que únicamente queden excluidos los lugares donde sea físicamente imposible el acceso y la circulación de vehículos terrestres con motor.

² (BOE-A-2008-14915 Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. s. f.)

Artículo 1.1 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, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Se exceptúan de la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos, así como aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

³ (BOE-A-2008-14915 Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. s. f.) Artículo 2.1. Hechos de la circulación. A los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio 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.

A continuación, se analizan algunos aspectos en relación con el apdo. 2º respecto a las circunstancias que quedan fuera del concepto de hecho de la circulación.⁴

Inicialmente, en la sección a) se excluyen aquellos actos derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor. Para estas eventualidades, se requiere la contratación de un seguro especial que brinde cobertura para los daños a personas y materiales durante el desarrollo de pruebas, asegurando la RC de los participantes. En caso de que se occasionen daños a terceros debido a un vehículo sin seguro durante la realización de la prueba deportiva, el Consorcio de Compensación de Seguros en adelante CCS, no podría asumir la responsabilidad, ya que estos incidentes no constituirían un hecho de circulación.

Es sumamente importante hacer mención del apdo. b) donde aparecen los vehículos industriales y agrícolas, ya que estos vehículos pueden encontrarse en posiciones distintas respecto a si están o no realizando tareas para las cuales fueron concebidas o si, por el contrario, se encuentran en desplazamiento de un lugar a otro como cualquier otro vehículo de motor. Ante tales circunstancias, estos vehículos deberán ir provistos de dos tipos de aseguramiento: el seguro de RC de suscripción obligatoria que ya hemos visto cuando estén en circulación normal sin realizar tarea alguna, o un seguro de explotación para el caso contrario. A tenor de lo expuesto en el apdo. c) cabe tener presente que cuando un vehículo circule por espacios tales como puertos y aeropuertos, al igual que en apartado mencionado anteriormente, la cobertura del riesgo será atribuida mediante el

⁴ (BOE-A-2008-14915 Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. s. f.)

Artículo 2.2 Hechos de la circulación. No se entenderán hechos de la circulación: a) Los derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción del seguro especial previsto en la disposición adicional segunda. b) Los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de desplazamiento de esos vehículos por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado cuando no estuvieran realizando las tareas industriales o agrícolas que les fueran propias. En el ámbito de los procesos logísticos de distribución de vehículos se consideran tareas industriales las de carga, descarga, almacenaje y demás operaciones necesarias de manipulación de los vehículos que tengan la consideración de mercancía, salvo el transporte que se efectúe por las vías a que se refiere el apartado 1. c) Los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, tales como los recintos de puertos o aeropuertos.

Artículo 2.3 Hechos de la circulación. Tampoco tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso sí será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial, incluido el supuesto previsto en el artículo 382 de dicho Código Penal.

preceptivo seguro de explotación. Como conclusión, cabe destacar que, ante tales circunstancias, como podemos observar, prima el criterio funcional de dichos vehículos (actividad agrícola o industrial) sobre el criterio espacial, vías por las que dichos vehículos están circulando.

Finalmente, el artículo concluye con su apdo.3º en el que se excluye como hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento para la comisión de delitos dolosos. Cabe destacar que el principio fundamental en los contratos de seguro establece que los daños provocados intencionalmente por el asegurado no están amparados por ningún tipo de seguro. Este principio se aplica plenamente al seguro de RC, ya que resulta contrario al sentido común asegurar actos dolosos llevados a cabo por los asegurados. Ante este precepto, podemos observar que la prohibición de asegurar el dolo es inequívoca, con la excepción de los delitos contra la seguridad del tráfico, en los que el uso de vehículos a motor sí será considerado “hecho de la circulación”.

A modo de conclusión de este apartado, y a colación de todo lo expuesto, hay que decir que, la aplicación práctica de LRCSCVM se basa en la consideración conjunta del concepto de "hecho de la circulación" y la presencia de un "vehículo a motor" para determinar si un evento constituye un accidente de tráfico indemnizable por el Seguro Obligatorio del Automóvil (en adelante SOA).

Además, se evalúa la relación entre el vehículo y el lugar del suceso, considerando también otros aspectos como la actividad prevista para el vehículo o la ubicación habitual de circulación de éste. Determinar si un evento se encuadra como un hecho de la circulación implica cierta complejidad y suele requerir la interpretación doctrinal y jurisprudencial. La conjunción de estos factores abre la posibilidad de aplicar la RC en el contexto de la circulación de vehículos a motor.

CAPÍTULO II

CONCEPTO DE HECHO DE LA CIRCULACIÓN

La doctrina y la jurisprudencia han considerado que el concepto de "hecho de la circulación" es de naturaleza fáctica y requiere tener en cuenta una serie de factores complejos, como el tipo de vehículo utilizado, la actividad para la que está destinado y el lugar donde ocurre el evento dañino. Generalmente, los eventos considerados como hechos de la circulación están vinculados a la dinámica propia de los vehículos de motor y su movimiento en el espacio para cumplir su función circulatoria.

La definición reglamentaria de hechos de la circulación debe estar relacionada con la conducción de vehículos, incluso cuando estén detenidos, parados o estacionados, a pesar de tener el motor apagado, ya que también pueden representar un riesgo para los usuarios de la vía. Por lo tanto, no se puede concebir un hecho de la circulación fuera de este contexto.

Como podemos observar, la noción es tan amplia que incluso abarca situaciones en las que el vehículo esté inmovilizado, puesto que, en ocasiones, no es necesario que el vehículo esté en movimiento para que se genere un hecho para el que resulte aplicable la LRCSCVM, siempre que los hechos estén dentro del ámbito de la circulación y formen parte del riesgo circulatorio. Los ejemplos más comunes incluyen; incendios de vehículos, caídas de motocicletas, daños al subir o bajar del vehículo, entre otros.

En resumen, el concepto de hecho de la circulación se refiere principalmente al movimiento de los vehículos, pero también incluye situaciones donde el vehículo está inmovilizado o en otras fases de la conducción, como la parada o la finalización del trayecto, lo que comúnmente se denomina estacionamiento. Sin embargo, existen excepciones a esta consideración, como veremos en los siguientes apartados.⁵

⁵ BADILLO ARIAS, J.A. "la responsabilidad civil automovilística, el hecho de la circulación" (1^a ed). Navarra: ARANZADI. (2016). p.534-538

SUPUESTOS EXCLUIDOS DEL CONCEPTO DE HECHO DE LA CIRCULACIÓN

El RD 1507 en su art.2.2 enumera situaciones que no son consideradas como hechos de la circulación. Estas situaciones, no se descartan porque en ellas no se involucren accidentes con vehículos a motor, sino más bien, porque implican actividades que no persiguen el propósito de circular.

La justificación primordial de estas exclusiones es clara, sin embargo, ello no implica que no surjan diversos problemas en la práctica debido a la gran variedad de situaciones que se presentan en los accidentes con vehículos a motor.

Además de las exclusiones que se detallarán a continuación, existen otras que no están explícitamente mencionadas en la normativa y que tampoco se consideran como parte inherente de la circulación. En consecuencia, tanto las exclusiones explícitas como las implícitas en la norma no pueden ser categorizadas como casos excluidos de manera absoluta. Su determinación dependerá de una serie de circunstancias que deberán ser evaluadas, en ocasiones de manera detallada y, una a una, para determinar si se trata o no de un caso excluido del ámbito circulatorio.

1.1 LAS PRUEBAS DEPORTIVAS.

En síntesis, una lectura literal de esta norma legal y sus exclusiones sugiere que los accidentes provocados por vehículos que participan en pruebas deportivas, ya sea como parte integral o compitiendo, no son considerados hechos de la circulación.

Las competiciones deportivas con vehículos a motor se desarrollan en entornos extraordinarios, como circuitos especializados o áreas cerradas al tráfico público, como en el caso de rallye y en ocasiones la Formula 1.

Estas pruebas requieren autorizaciones administrativas y, en algunos casos, seguro especial para cubrir la RC de los participantes. Este seguro especial para pruebas

deportivas debe cubrir al menos, los importes del SOA. Ahora bien, no regula los criterios de atribución de la responsabilidad de los participantes de estas pruebas deportivas, que sin duda también se trata de actividades de riesgo. Sin embargo, en estos casos habría que aplicar el art. 1902. CC⁶ y, por más que se presumiera la culpa del causante, habría supuestos que no quedarían cubiertos como es el caso de rotura de los frenos del vehículo, bloqueo del sistema de dirección y un largo etcétera que serán debidos a casos fortuitos. Podemos apreciar de forma notoria ante tales circunstancias que la víctima queda enormemente desprotegida y, en consecuencia, desfavorecida.

Sin embargo, cuando los vehículos diseñados para pruebas deportivas están homologados para poder circular por vías públicas, deben cumplir con el SOA y, además un seguro adicional para el evento deportivo.⁷

Ante tales circunstancias, el CCS no interviene en accidentes ocurridos en eventos autorizados como los mencionados en líneas más arriba por no ser considerados hechos de la circulación, con una excepción, que se haya suscrito un seguro especial de pruebas deportivas, en caso de no haberlo suscrito, será la entidad organizadora del evento quien responderá de los daños causados en su caso.

En la práctica, se plantean problemas en aquellos casos en que se producen accidentes de circulación por vehículos de motor durante la celebración de estas pruebas deportivas en las que estos vehículos no intervienen como participantes de estas pruebas, estamos hablando de aquellos vehículos que cumplen funciones de seguridad como pueden ser; grúas, vehículos de extinción de incendios o de asistencia sanitaria. En estos casos, se tratará de dirimir si los accidentes producidos en los que intervienen este tipo de vehículos serán considerados como hechos de la circulación y, por tanto, están cubiertos por el SOA del vehículo y en su defecto, por el CCS o deberán responder por los daños que se occasionen el propio seguro especial contratado como motivo del evento deportivo. La redacción de la Disposición Adicional Segunda del Reglamento lo expresa bien a las

⁶ (BOE-A-1889-4763 Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil. s. f.) Artículo 1902. El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado.

⁷ BADILLO ARIAS, J.A, O.C. p.539-546

claras y, como conclusión, entendemos que la literalidad del precepto legal puede inferirse que no son considerados hechos de la circulación los accidentes causados por los vehículos que participan en una prueba deportiva, formando parte de aquella compitan o no estos vehículos. Por este motivo, estos vehículos que no tienen la consideración de participantes en dichas pruebas estarán cubiertos por el seguro obligatorio especial de RC que se haya suscrito con ocasión de dichas pruebas deportivas.⁸

1.2 TAREAS AGRICOLAS O INDUSTRIALES.

Las labores industriales o agrícolas están excluidas de considerarse hechos de circulación según el art.2.2 apartado b) del RD 1507. Sin embargo, los vehículos agrícolas o industriales serán considerados, en circulación, como cualquier otro vehículo de motor cuando transiten por vías públicas. La interpretación del artículo muestra dos situaciones: los riesgos durante las labores para las que fueron diseñados dichos vehículos y los peligros al circular por vías públicas.

No obstante, para clarificar las interpretaciones ambiguas que surgían cuando los vehículos, además de circular por estas vías, realizan tareas industriales como, por ejemplo, máquinas quitanieves o de limpieza, es esencial tener en cuenta el último inciso que establece que *"cuando no estuvieran realizando tareas industriales o agrícolas que les fueran propias"*. En tal caso, se consideraría que están desempeñando su función industrial o agrícola y sería la póliza de RC general la responsable de cubrir los daños ocasionados, y no la cláusula suscrita del SOA.

Anteriormente, surgía debate sobre si la póliza debía cubrir los daños producidos por estas máquinas cuando realizaban tareas en la vía pública, si correspondía a la RC general o a la que cubría el riesgo circulatorio SOA. Con esta disposición, queda claro que será la primera opción, ya que no se considera dicha actividad como un "hecho de la circulación". Sin embargo, si la máquina quitanieves se desplaza a un puerto de montaña para trabajar allí, cualquier accidente durante el desplazamiento sí se consideraría un hecho de circulación.

⁸ (CCS. Consorcio de Compensación de Seguros s. f.)

En todo caso, creemos que en numerosas ocasiones será necesario interpretar con cautela cuándo un vehículo en particular está llevando a cabo una tarea industrial o agrícola y cuándo simplemente se está desplazando por una vía pública.⁹

A continuación, se menciona qué es lo que dice la jurisprudencia para determinar si nos encontramos en una situación u otra, como podremos observar, no será una tarea sencilla.

La jurisprudencia debate si los daños son consecuencia del auto desplazamiento del vehículo o de las labores industriales/agrícolas. St. del TS (sala 1^a) STS 1244/2007¹⁰, de 29 noviembre de 2007 en el que se produjo un accidente durante la carga de un camión que, finalmente, no fue considerado un hecho de la circulación y, en consecuencia, no fue objeto de cobertura del SOA. Ante tales circunstancias, fue el seguro de transportes quien asumió la responsabilidad de los daños causados.

Además, considero de suma relevancia mencionar la STJUE C-162/13 de 4 de setiembre de 2014¹¹, en la que un tractor, durante una actividad agrícola, derriba una escalera con una persona encima, causando daños. El demandante busca indemnización, pero los tribunales desestiman la demanda argumentando que el SOA no cubre el incidente, ya que no ocurrió en una vía pública abierta al tráfico. La corte remitente pregunta al TJUE si el término "circulación de vehículos" incluye este tipo de incidentes fuera de la carretera. Finalmente, el tribunal concluye que el concepto de «circulación de vehículos» recogido en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva incluye toda utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo.

No menos importante en este caso es la STS 525/2009 de 29 de junio¹² en la que presenta un caso en el que un tractor estaba estacionado en una rastrojera, un área común o pública, donde se llevaría a cabo el encierro de toros durante las fiestas de Monzonillo. A pesar de que el motor estaba apagado y el freno de estacionamiento no estaba asegurado correctamente, el tractor se puso en movimiento. Trágicamente, debajo del tractor yacía

⁹ BADILLO ARIAS, J.A. O.C. p.546-558

¹⁰ (STS 1244-2007, 29 de noviembre de 2007 s. f.)

¹¹ (Damijan Vnuk contra Zavarovalnica Triglav dd 2014)

¹² (TS (Sala de lo Civil, Sección 1^a) Sentencia num. 525/2009 de 29 junio | Aranzadi Insignis s. f.)

el fallecido, quien buscaba resguardarse del calor bajo su sombra, ya que era un día de altas temperaturas, en consecuencia, del movimiento, la víctima fue atropellada. Ante esta circunstancia, se cuestiona si este incidente puede considerarse como hecho de la circulación, lo que determinaría posibles compensaciones indemnizatorias por el SOA. Finalmente, el TS concluye que, aunque el estacionamiento de vehículos en vía pública suele estar cubierto por el SOA, en este caso no lo está, ya que el tractor no estaba en movimiento y el accidente no ocurrió en una zona de tráfico, (vía pública). Por lo tanto, se rechaza la acción directa contra la aseguradora, por no ser considerado un hecho de la circulación y, en consecuencia, su exclusión de la cobertura del SOA.

De igual forma se pronuncia la St. núm. 279/2007 de la AP de Zamora (Sección 1^a) de 11 de diciembre de 2007¹³ en el que el accidente ocurrió cuando el conductor del camión asegurado estaba moviendo el vehículo hacia adelante para facilitar la descarga de pacas de paja que llevaba en el remolque. Aunque las tareas realizadas podrían considerarse de naturaleza industrial o agrícola, el camión, operado por su conductor desde la cabina, se encontraba en movimiento en terrenos privados adecuados para la circulación, en consecuencia, el siniestro se debe a un hecho de la circulación.

También la St. núm. 59/2008 de la AP de Asturias (sección 4^a) de 20 de febrero de 2008¹⁴, revocando la de instancia, considera hecho de la circulación los daños ocasionados a un vehículo durante la circulación en automóvil al encontrarse inesperadamente en la calzada una chapa metálica que se había caído del camión conducido por el codemandado D. Casimiro y propiedad de Transportes Grumavi, S.L., debido a la rotura de un fleje de sujeción de la carga del vehículo.

A continuación, analizaremos una reciente St. del TJUE en relación con este apartado.

STJUE, Gran Sala, de 28 de noviembre de 2017¹⁵. Asunto C-514/16.

La St. aborda una petición de decisión prejudicial que se centra en interpretar el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva de la UE sobre seguros de vehículos automóviles,

¹³ (AP de Zamora (Sección 1^a) Sentencia num. 279/2007 de 11 diciembre | Aranzadi Insignis s. f.)

¹⁴ (AP de Asturias (Sección 4^a) Sentencia num. 59/2008 de 20 febrero | Aranzadi Insignis s. f.)

¹⁵ (CURIA - Documents s. f.)

en el contexto de un litigio entre el matrimonio Rodrigues de Andrade, José Manuel Proença Salvador, CA Seguros y Jorge Oliveira Pinto. El caso se relaciona con una sentencia que condena al matrimonio Rodrigues de Andrade por el fallecimiento de la esposa de Proença Salvador en un accidente en una explotación agrícola donde trabajaba un tractor.

La Directiva 2009/103/CE derogó la Primera Directiva, pero esta sigue siendo aplicable a los hechos del litigio. Según la Primera Directiva, un vehículo se define como cualquier automóvil destinado a circular por el suelo y no sobre vías férreas. El art.3, apdo 1, establece que cada Estado miembro debe asegurar la RC de los vehículos estacionados habitualmente en su territorio mediante un seguro, con excepciones permitidas por el art.4 de la Directiva.

El caso involucra un accidente fatal en una explotación agrícola en Portugal. El tractor, usado como plataforma para rociar herbicida en las viñas, se deslizó debido a la lluvia y otros factores, causando la muerte de la esposa de un empleado. La compañía de seguros del tractor se negó a pagar la indemnización, argumentando que el accidente no estaba cubierto por el seguro de RC.

El tribunal de primera instancia condenó parcialmente al capataz y al dueño de la finca, pero eximió a la compañía de seguros. Se apeló la decisión del tribunal argumentando que el seguro debía cubrir el accidente, ya que el tractor estaba en uso para una tarea agrícola.

El tribunal de apelación decidió plantear al TJUE si la obligación del seguro se aplica cuando un vehículo está inmovilizado, pero con el motor en marcha, y si la "circulación de vehículos" incluye el uso de vehículos inmovilizados para tareas agrícolas.

Se abordan varias cuestiones prejudiciales sobre si un tractor inmovilizado, pero con el motor en marcha, que causa un accidente en una explotación agrícola, se considera en "circulación de vehículos".

Finalmente, el TJUE concluye que el accidente no se considera "circulación de vehículos" porque el tractor se estaba utilizando principalmente como maquinaria de trabajo, no como medio de transporte en el momento de la tragedia.

1.3 DESPLAZAMIENTOS POR PUERTOS Y AEROPUERTOS.

Los incidentes en puertos y aeropuertos se encuentran excluidos del ámbito circulatorio, requiriendo que los vehículos que operen en estos lugares obtengan un seguro de RC general. Además, si se desplazan fuera de estos recintos, deberán contar con SOA. Esto es así, ya que, hasta ahora, las entidades aseguradoras entendían que los accidentes ocasionados en puertos y aeropuertos no estaban dentro del ámbito del SOA, bien porque estos vehículos realizan tareas industriales o bien porque no se circulaba por vías de uso común. Ante esta situación tan incierta, la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones (en adelante DGSFP) se dirigió a las autoridades portuarias y aeroportuarias para aclarar tales circunstancias. La pretensión de la DGSFP es, en definitiva, que las autoridades de los recintos portuarios y aeroportuarios se pronuncien al respecto y, con ello, clarificar los casos en los que se excluye la cobertura del SOA. De las respuestas obtenidas, se obtuvieron las siguientes conclusiones:

- I) Conforme a la contestación de AENA, en el caso de los aeropuertos, determina que, en las zonas de uso común, será de aplicación la LSV y, en este caso, será aplicable el SOA. Respecto a las zonas restringidas, AENA determina que, los accidentes que se produzcan en estas áreas no entrarán en la cobertura del SOA, sino que serán de aplicación otras coberturas como la RC de explotación o la de aquellos seguros que los administradores puedan exigir.
- II) En relación con la contestación extraída de Puertos del Estado, se concluye que, el SOA, es de aplicación plena en todas las áreas de los puertos, ya sean de uso público o restringido, salvo en aquellas zonas expresamente excluidas de esta normativa por ser áreas en las que se realicen operaciones de transferencia de

mercancías o pasajeros, debidamente señalizadas e inaccesibles. Ante esta situación, se procederá a la contratación de un seguro de RC general.¹⁶

Como conclusión, la DGSFP manifiesta la exclusión del SOA, en aquellos recintos o lugares en los que no rige la LSV, esto es así, ya que, en estos lugares, rige una norma especial reguladora para la circulación que se produce en estos ámbitos.

1.4 COMISIÓN DE DELITOS DOLOSOS.

No es razonable que los seguros cubran los actos dolosos de los asegurados, ya que va en contra de la legalidad de los contratos y del principio de aleatoriedad del contrato de seguro, entre otros y, en todo caso, están excluidos de las pólizas. Esta cuestión no se aplica en los seguros de RC, donde se involucra a un tercero, y la ley otorga una protección especial. Ante tales circunstancias y, especialmente en casos de circulación de vehículos a motor, donde se puede recurrir a la acción directa establecida en el art. 76. LCS.¹⁷

Al tratar este tema, es importante considerar la regulación del dolo en la LCS, especialmente en el seguro de RC relacionado con la circulación de vehículos a motor. La jurisprudencia y la legislación sobre la cobertura de actos dolosos están fuertemente influenciadas por la circulación de vehículos.

La vasta casuística en este ámbito ha dado lugar a una doctrina jurisprudencial específica, que también ha afectado a otros seguros de RC, como en el de abogados o notarios, etc.

¹⁶ BADILLO ARIAS, J.A. O.C. p.559-564

¹⁷ (BOE-A-1980-22501 Ley 5 0/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro. s. f.) Art.76. El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar, sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero. La acción directa es inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador contra el asegurado. El asegurador puede, no obstante, oponer la culpa exclusiva del perjudicado y las excepciones personales que tenga contra éste. A los efectos del ejercicio de la acción directa, el asegurado estará obligado a manifestar al tercero perjudicado o a sus herederos la existencia del contrato de seguro y su contenido.

Como veremos a continuación, no se puede decir que en el ámbito circulatorio exista, al menos en la actualidad, cierta seguridad sobre si se cubren o no los actos dolosos cuando se utiliza el vehículo como instrumento para cometer delitos dolosos.

Una muestra de ello se refleja en el breve artículo de ALBERTO J. TAPIA HERMIDA¹⁸ en el que explora la posibilidad de utilizar vehículos a motor como armas en la comisión de delitos, planteando varias preguntas:

I.- ¿Deben clasificarse los vehículos como “armas” homicidas para fines de cobertura aseguradora?

No, los vehículos no deben clasificarse como "armas" homicidas para fines de cobertura aseguradora. En el contexto de un seguro de RC, la cobertura se aplica para indemnizar a terceras personas por daños causados por el uso para el cual fue destinado el vehículo, no por su intención de causar daño. La clasificación como "arma homicida" implicaría un propósito criminal específico que va más allá del uso normal del vehículo, lo cual no es el objetivo del seguro de RC.

II.- La conducción de un vehículo por la acera con intención de matar ¿Es un hecho de la circulación?

No, la conducción de un vehículo por la acera con la intención de matar no se considera un hecho de circulación. Este tipo de acción va más allá del uso convencional del vehículo y constituye un acto criminal intencionado. Los seguros de RC están diseñados para cubrir daños causados por accidentes o incidentes relacionados con el uso regular del vehículo en las vías, no para actos deliberados y criminales como el homicidio.

El autor, en el artículo, analiza la jurisprudencia relacionada con el uso de vehículos como armas homicidas y su cobertura por parte de las aseguradoras. Destaca la St. nº.351/2020 de 25 de junio del Pleno de la Sala Segunda de lo Penal del TS¹⁹, que examina si los

¹⁸ (Alberto J. Hermida 2020), El blog de Alberto J. Tapia Hermida

¹⁹ (STS 351-2020, 25 de junio de 2020 s. f., 351)

vehículos deben ser considerados armas homicidas para efectos de cobertura aseguradora. Se discute la interpretación amplia del concepto de "circulación de vehículos" por parte del TJUE y su impacto en la jurisprudencia nacional. Además, se aborda la responsabilidad de las aseguradoras en la cobertura de daños derivados de delitos dolosos, incluyendo los intereses sancionadores contemplados en el artículo 20 de la LCS. En última instancia, se plantea la reflexión sobre si los vehículos deben ser considerados armas homicidas y si sus acciones deben ser clasificadas como "hechos de la circulación" para su cobertura por parte de las aseguradoras de RC.²⁰

Finalmente, y a modo de conclusión, cuando se trata de un delito doloso en el contexto del tráfico, el SOA no proporciona cobertura, aunque el seguro voluntario podría ofrecerla, lo que obligaría a la compañía aseguradora a indemnizar a la víctima en este escenario.

En cuanto a los delitos contra la seguridad vial, el Reglamento del SOA establece que se incluyen como hechos de circulación aquellos descritos en el art. 382. CP como delitos contra la seguridad vial²¹.

CAPÍTULO III

ANÁLISIS DEL HECHO DE LA CIRCULACIÓN.

A continuación, realizaremos un análisis jurisprudencial con el objetivo de ofrecer respuestas a los distintos escenarios que tanto el TJUE, TS, así como las AP han catalogado como hechos de la circulación.

²⁰ (Hermida 2020b), El blog de Alberto J. Tapia Hermida

²¹ (BOE-A-1995-25444 Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. s. f.) Artículo 382. Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se occasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado. Cuando el resultado lesivo concurra con un delito del artículo 381, se impondrá en todo caso la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores prevista en este precepto en su mitad superior

1.1. VEHÍCULO QUE PROVOCA UN INCENDIO EN SITUACIÓN DE ESTACIONAMIENTO.

1.1.1- STS (Sala de lo Civil, Sección Pleno) Caso Línea Directa Aseguradora, S.A. Auto de 30 enero 2018.²²

Esta St. Enjuicia el siguiente caso: El 19 de agosto de 2013, un vehículo estacionado en un garaje privado provocó un incendio que dañó una vivienda. La propietaria de la vivienda, Industrial Software Indusoft, S.L., recibió compensación de su seguro de hogar contratado con Segurcaixa. La aseguradora de hogar demandó en acción de repetición a Línea Directa, la aseguradora del vehículo, argumentando que el incendio estaba cubierto por su póliza, es decir por la póliza del SOA del vehículo incendiado. El juzgado de primera instancia desestimó la demanda, pero la AP revocó la decisión, considerando que el incendio era un "hecho de la circulación". Línea Directa apeló la decisión ante el TS.

Finalmente, se formuló cuestión prejudicial ante el TJUE, éste, en su respuesta, busca interpretar la normativa de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, en la que se establece la responsabilidad del SOA como responsable del incendio, llegando a la conclusión de que tal circunstancia es considerada como un hecho de la circulación.

Al revisar este caso, surge la pregunta sobre qué habría ocurrido si el vehículo hubiera comenzado a arder no unas horas después, sino unos días después. ¿Habría considerado el Tribunal este incidente como un hecho de la circulación? Además, se plantea cuál es el límite de tiempo en el que un vehículo estacionado sigue siendo considerado un hecho de la circulación y, por ende, está cubierto por el SOA.

A colación de lo expuesto anteriormente, hemos podido comprobar que la jurisprudencia ha evolucionado hacia una ampliación del concepto de "hecho de la circulación", incluyendo situaciones en las que el vehículo está parado o estacionado. Se argumenta que, incluso estando inmovilizado, un vehículo presenta riesgos relacionados con sus

²² (TS (Sala de lo Civil, Sección Pleno) Caso Línea Directa Aseguradora, S.A. Auto de 30 enero 2018 | Aranzadi Insignis s. f.)

componentes electrónicos, como el riesgo de incendio. Como conclusión, mostraremos diferentes sentencias que se han emitido y respaldan esta ampliación del concepto de hecho de la circulación.

1.1.2- AP de Asturias (Sección 4^a) St. núm. 7/2018 de 11 enero.²³

La AP de Asturias, señala en St. que ante una situación en la que pueda producirse un incendio se establece “*que este puede originarse en el cableado del vehículo estacionado debido a procesos prolongados, como falsos o deficientes contactos que generan puntos calientes, llevando eventualmente a la incandescencia y combustión*”.

1.1.3- STS en la St. núm. 556/2015 de 19 de octubre.²⁴

El TS, en este caso determina que al producirse un incendio en un parking a la intemperie ocasionando por un vehículo cuyo conductor estaba en cumplimiento de tiempos de descanso, generando daños a nueve cabezas tractoras y sus respectivos semirremolques incendiados, así como un invernadero que había en las proximidades. “*Incendio en parquin a la intemperie iniciado en un camión que se encontraba estacionado por descanso legal obligatorio del conductor a la espera de partir de viaje: los periodos de descanso del conductor se consideran integrados en el concepto hecho de la circulación.*”

1.1.4- AP de Las Palmas (Sección 3^a) St. núm. 405/2013 de 16 julio.²⁵

Esta St. confirma que el seguro obligatorio debe cubrir no solo el riesgo relacionado con el desplazamiento del vehículo, sino también cualquier riesgo potencial que pueda surgir para terceros, como el incendio causado por el uso de sustancias inflamables y componentes eléctricos. En este caso, el vehículo estacionado se incendió durante la noche, lo que provocó daños en la vivienda vecina.

²³ (AP de Asturias (Sección 4^a) Sentencia num. 7/2018 de 11 enero | Aranzadi Insignis s. f.)

²⁴ (TS (Sala de lo Civil, Sección 1^a) Sentencia num. 556/2015 de 19 octubre | Aranzadi Insignis s. f.)

²⁵ (AP de Las Palmas (Sección 3^a) Sentencia num. 405/2013 de 16 julio | Aranzadi Insignis s. f.)

1.2. UTILIZACIÓN DEL VEHÍCULO POR EL CONDUCTOR NO TITULAR DEL VEHÍCULO Y CON ITV VENCIDA.

AP de Las Palmas (Sección 3^a) St. núm. 612/2017 de 1 diciembre.²⁶

En esta St. la AP de Las Palmas concluye que, en casos similares, la aseguradora del vehículo estacionado debe asumir la responsabilidad a través del SOA, siguiendo la jurisprudencia de la AP de Las Palmas y el TS. El estacionamiento de un vehículo se considera un hecho de la circulación, ya que cualquier situación derivada del uso del vehículo, incluido el riesgo de incendio, debe estar cubierta por el SOA. Además, en casos de incendio que causen daños materiales, pero no personales, la responsabilidad recae en el propietario o poseedor del vehículo, es por tanto irrelevante que el vehículo no esté siendo utilizado por el propietario en el momento de producirse el siniestro quien debe demostrar haber tomado todas las precauciones necesarias para prevenir el daño. Se considera que el vehículo estaba en condiciones adecuadas para circular, pese a que se discute a lo largo de la St. la importancia de tener en vigor la ITV y, finalmente, se concluye en que el vehículo se encontraba en buen estado de conservación en referencia a los elementos que la St. declara “culpables” del incendio, lo que indica que sus componentes eléctricos estaban en buen estado. Por lo tanto, se exonera a los propietarios del vehículo del incendio por ser considerado hecho de la circulación y, en consecuencia, estar cubierto por el SOA.

1.3. LUGAR DEL HECHO DAÑOSO.

El lugar donde ocurre el hecho dañoso desempeña un papel fundamental para establecer las responsabilidades legales y las relacionadas con la cobertura del seguro, siendo un aspecto clave del proceso, ya sea un accidente de tráfico en una intersección concurrida, un incendio en un edificio residencial o un incidente en un lugar de trabajo. El entorno físico en el que ocurre el evento puede influir significativamente en las consecuencias legales y financieras que se derivan del mismo. Es importante considerar factores como

²⁶ (AP de Las Palmas (Sección 3^a) Sentencia num. 612/2017 de 1 diciembre | Aranzadi Insignis s. f.)

la propiedad del lugar, el cumplimiento de normativas de seguridad, la presencia de terceros afectados y la magnitud del daño causado al evaluar la responsabilidad y las posibles compensaciones.

Además, el lugar del incidente también puede afectar a la forma en que se investiga el evento, con diferentes protocolos y recursos dedicados según el contexto específico en el que ocurra el hecho dañoso. En resumen, el lugar donde se produce el hecho dañoso es un aspecto fundamental en la gestión de riesgos y, en consecuencia, en aquellos que guarden relación con el seguro.

A continuación, examinaremos la jurisprudencia pertinente en relación con los lugares donde se produce el incidente perjudicial.

1.3.1- AP de Ourense (Sección 1^a) St. núm. 258/2019 de 26 junio.²⁷

La demanda relata un incidente ocurrido el 18 de junio de 2014, donde la demandante resultó lesionada mientras ayudaba a su esposo a desenganchar un remolque en la entrada del garaje de la vivienda de su hija. El remolque, unido al vehículo asegurado por Allianz, se desplazó y la golpeó, según afirma la recurrente. El TJUE señala que la Directiva 2009/103/CE no limita la cobertura del SOA a casos específicos de uso del vehículo, lo que lleva a concluir que una normativa nacional que excluye ciertos daños durante la conducción en terrenos no aptos para la circulación va en contra de dicha Directiva y, en consecuencia, el incidente ocurrido, pese a ser en un incidente ocurrido en un terreno no considerado de uso común, en aplicación de la citada Directiva, es considerado como un hechos de la circulación y por lo tanto, está cubierto por el SOA.

1.3.2- AP de Cuenca (Sección 1^a) St. núm. 330/2012 de 20 noviembre.²⁸

En el siguiente supuesto, nos encontramos ante un tractor, que estaba en proceso de reparación en un taller autorizado y no estaba siendo utilizado para tareas agrícolas, fue

²⁷ (AP de Ourense (Sección 1^a) Sentencia num. 258/2019 de 26 junio | Aranzadi Insignis s. f.)

²⁸ (AP de Cuenca (Sección 1^a) Sentencia num. 330/2012 de 20 noviembre | Aranzadi Insignis s. f.)

repentinamente impulsado por una persona ajena al taller y autorizada por el propietario del vehículo, en consecuencia, esto resultó en daños materiales en la puerta de entrada del establecimiento y varios utensilios cercanos en el momento del accidente. La St. de la AP de Cuenca establece que el interior de un taller de reparaciones, accesible al público, puede ser considerado como un lugar donde existe riesgo debido a la conducción de un vehículo, y, por lo tanto, se puede aplicar el concepto de "hecho de la circulación". A pesar de las discrepancias entre las partes, el tribunal aclara que el tractor implicado no estaba realizando actividades agrícolas o industriales en el momento del accidente. Se enfatiza que, según la ley, se considerarán las tareas realizadas por el propio vehículo, no las realizadas en él, como la reparación, que sería una actividad industrial del taller y no del tractor en sí. Esta interpretación evita conclusiones absurdas, como considerar que cualquier automóvil en un taller está llevando a cabo una tarea industrial.

1.3.3- AP de Madrid (Sección 25^a) St. núm. 561/2011 de 21 noviembre.

En este caso, la AP de Madrid determina que el vehículo de la empresa "Linde" estaba cumpliendo su función mientras se desplazaba por un área designada como de uso común, sin restricciones de acceso para terceros. Los hechos ocurrieron cuando el vehículo circulaba y, de repente, atropelló a D^a Fátima justo al salir de la cafetería del Hospital La Paz. Ante estas circunstancias, el tribunal concluye que el accidente debe ser considerado como un hecho de la circulación y, por lo tanto, está cubierto por el SOA. La decisión adoptada por la sala es clara ya que el vehículo se encontraba en momentos de los hechos en áreas de uso común, sin limitaciones para terceros.

1.3.4- AP de Zamora (Sección 1^a) St. núm. 409/2019 de 3 diciembre.²⁹

El suceso tuvo lugar cuando el conductor y los ocupantes del vehículo se dirigían al lugar como espectadores, donde se estaba llevando a cabo un encierro, momento en el cual

²⁹ (AP de Zamora (Sección 1^a) Sentencia num. 409/2019 de 3 diciembre | Aranzadi Insignis s. f.)

tuvieron un accidente. En la presente St., el asunto en cuestión se centra en la evaluación de si un accidente ocurrido en una explanada no destinada normalmente a la circulación de vehículos puede ser considerado un hecho de la circulación. Según la decisión del Tribunal, el suceso es catalogado como un hecho de la circulación debido a que el accidente ocurrió en el contexto de la circulación, a pesar de que el lugar del incidente no sea una vía pública habitualmente abierta al tráfico.

1.3.5- AP de Cuenca (Sección 1^a) St. núm. 216/2012 de 10 julio ³⁰

El incidente ocurrió cuando el cazo de la retroexcavadora se bajó y esta no estaba apoyada en sus ruedas, sino en los estabilizadores o patas. El vehículo estaba estacionado en una cooperativa utilizada por varias personas. La retroexcavadora no estaba en funcionamiento en ese momento. Aunque el vehículo no estaba en movimiento y se sostenía en el suelo mediante las barras estabilizadoras, el conductor argumenta que activó estas barras por motivos de seguridad para garantizar la estabilidad al bajar el brazo articulado. En la presente St., se examina un accidente ocurrido en una explanada perteneciente a una Cooperativa donde se realizaban obras. La explanada de la Cooperativa, donde tuvo lugar el incidente, se ajusta a la definición de "terrenos de uso común", ya que puede ser utilizada por una colectividad indeterminada de usuarios, como cooperativistas o clientes que acuden a esta. En última instancia, el tribunal concluye que se trata efectivamente de un hecho de la circulación."

1.3.6- AP de Cáceres (Sección 1^a) St. núm. 21/2019 de 21 enero. ³¹

Por último, se expone un caso en que el incidente ocurrió mientras circulaba por un paraje en el término municipal de Cáceres, cerca de una finca en la Sierra de la Montaña, donde se propagó el incendio a la finca rústica de propiedad compartida por el demandante. La responsabilidad del demandado surge del riesgo creado por la conducción del vehículo,

³⁰ (AP de Cuenca (Sección 1^a) Sentencia num. 216/2012 de 10 julio | Aranzadi Insignis s. f.)

³¹ (AP de Cáceres (Sección 1^a) Sentencia num. 21/2019 de 21 enero | Aranzadi Insignis s. f.)

ya que el incendio se considera un claro hecho de la circulación. No se puede atribuir la responsabilidad a un tercero, como un taller reparador, que no ha sido parte en el proceso ni se ha demostrado que el estado de abandono de la finca haya sido la causa del incendio. Por lo tanto, no procede aplicar una situación de corresponsabilidad, y se determina la indemnización sin cuantificación especificada.

1.4. EL HECHO DE LA CIRCULACIÓN EN EL TRANSPORTE PÚBLICO.

AP de Segovia (Sección 1^a) St. núm. 91/2006 de 16 mayo.³²

En la siguiente St., podemos confirmar que el acto de subir y bajar de un autobús por parte de un pasajero de este, se considera un hecho de circulación. Durante el incidente, el conductor no desplegó la escalera abatible cuando el pasajero intentaba subir al autobús, lo que resultó en su caída. La normativa indica que los accidentes ocurridos durante el viaje o inmediatamente antes o después de este, cuando el asegurado esté en el vehículo, son protegibles por el seguro obligatorio de viajeros y el de RC circulación del vehículo. En el caso de un accidente de un pasajero al bajar del autobús debido a que la escalera abatible no estaba desplegada completamente, se determina que es un hecho de circulación. La aseguradora es responsable de los daños y perjuicios, y debe indemnizar conforme al seguro obligatorio de viajeros y al de circulación de vehículos a motor.

Finalmente, y en relación con este capítulo, se realiza el análisis de una reciente St. en la que el TS determina que no constituye un hecho de la circulación, sino una "culpa exclusiva de la víctima".

STS 328/2020, 22 de junio de 2020³³

³² (AP de Segovia (Sección 1^a) Sentencia num. 91/2006 de 16 mayo | Aranzadi Insignis s. f.)

³³ (STS 328-2020, 22 de Junio de 2020 s. f.)

La St. trata de determinar la responsabilidad del conductor, propietario y aseguradora en un accidente donde un acompañante resultó lesionado mientras dormía en una furgoneta estacionada.

D. Juan Francisco presentó una demanda contra D. Alexander, D. Benedicto y la compañía aseguradora Seguros Catalana Occidente S.A. de Seguros y Reaseguros. Solicitó una indemnización por daños y perjuicios. La demanda fue presentada el 27 de mayo de 2015 y admitida a trámite en el Juzgado de Primera Instancia n.º 3 de Santa Coloma de Farners. Las partes demandadas contestaron a la demanda solicitando su desestimación. Tras seguir los trámites, el Juez dictó St. el 23 de enero de 2017, desestimando la demanda y absolviendo a los demandados, con imposición de costas a la parte demandante.

La St. de primera instancia fue apelada por la representación de D. Juan Francisco ante la sección 2.ª de la AP de Girona. La AP, en su St. del 7 de julio de 2017, desestimó el recurso de apelación, confirmando la St. inicial y condenando a la parte recurrente al pago de las costas de la apelación.

D. Juan Francisco interpuso un recurso extraordinario por infracción procesal y un recurso de casación. Los motivos del recurso de casación incluyeron la interpretación errónea de la ley sobre RC en la circulación de vehículos a motor y la falta de consideración del siniestro como hecho de la circulación. Tras remitir las actuaciones a la sala correspondiente, se dictó auto, no admitiendo el recurso extraordinario por infracción procesal y admitiendo el recurso de casación. Las partes recurridas presentaron sus oposiciones y se programó la votación y fallo para el 16 de junio de 2020, realizada mediante videoconferencia.

El demandante reclama indemnización por lesiones, alegando la culpa del conductor. Los demandados niegan responsabilidad, argumentando que el accidente ocurrió mientras la furgoneta estaba estacionada y el demandante intentaba bajar. Las instancias previas desestimaron la demanda, basándose en que el accidente no derivó del riesgo de la circulación y que no hubo nexo causal entre la conducta del conductor y las lesiones. El demandante ha interpuesto recurso de casación.

El recurso de casación se basa en tres motivos que alegan infracciones en la interpretación y aplicación de la ley de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. No obstante, la sala desestima el recurso, argumentando que el evento dañoso ocurrió por la propia actuación del demandante, y no como resultado del riesgo inherente a la circulación.

La sentencia concluye que los demandados no son responsables de las lesiones del demandante, ya que estas no fueron causadas por el riesgo asociado a la circulación de la furgoneta y por lo tanto, no considerados como un hecho de la circulación.

CAPÍTULO IV

REFORMA DE LA DIRECTIVA 2009/103

La Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021, modifica la Directiva 2009/103 relativa al seguro de RC que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

En primer lugar, antes de hacer un análisis de la reforma de la Directiva 2021/2118 y a pesar de haber sido emitida el 24 de noviembre de 2021, hasta la fecha del mes de mayo de 2024 el Estado español, aún no ha completado la transposición de ésta en su marco legislativo nacional. La falta de transposición implica que las disposiciones y obligaciones detalladas en esta Directiva no se han incorporado de forma efectiva en la legislación interna del Estado miembro, dejando lagunas significativas en la implementación y aplicación de las medidas requeridas en esta.

Según el art. 260.3 del TFUE, en su párrafo 3º se expresa bien a las claras que, si un Estado miembro no cumple con la obligación de informar sobre las medidas de

transposición de una Directiva, la Comisión tiene la facultad de requerir el pago de una multa por parte de dicho Estado miembro.³⁴

Es de carácter imperativo que el Estado español tome medidas inmediatas para cumplir con esta Directiva, garantizando así la armonización de su legislación con los estándares y objetivos establecidos a nivel europeo. La no transposición, puede llevar a efectos legales negativos y sanciones. En consecuencia, se insta al Estado español a tomar las medidas necesarias para corregir esta situación con la mayor brevedad posible.

En la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021, se insertan, entre otros, el punto (1bis) que se redacta como sigue:

*“circulación de un vehículo”: toda utilización de un vehículo que sea conforme con la función del vehículo como medio de transporte en el momento del accidente, con independencia de las características de este, del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil y de si está parado o en movimiento.”*³⁵

Ante esta reforma, se suplica al legislador español a considerar la modificación de la sección c) del artículo 2.2 del RD 1507, para abordar, y con ello mejorar, la RC en la circulación de vehículos a motor. Esta revisión propuesta, contribuirá a fortalecer y optimizar las disposiciones relacionadas con el hecho de la circulación.³⁶

³⁴ (Versión consolidada del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea#SEXTA PARTE - DISPOSICIONES INSTITUCIONALES Y FINANCIERAS#TÍTULO I - DISPOSICIONES INSTITUCIONALES#CAPÍTULO 1 - INSTITUCIONES#SECCIÓN QUINTA - EL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA#Artículo 260 (antiguo artículo 228 TCE) 2016) “Art.260.3. Cuando la Comisión presente una ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en virtud del artículo 258 por considerar que el Estado miembro afectado ha incumplido la obligación de informar sobre el recurso de transposición de una directiva adoptada con arreglo a un procedimiento legislativo, podrá, si lo considera oportuno, indicar la importación de la suma a tanto alzado o de la multa coercitiva que deba ser pagada por dicho Estado y que considere adaptado a las circunstancias. Si el Tribunal comprueba la existencia del incumplimiento, podrá imponer al Estado miembro afectado el pago de una suma a tanto alzado o de una multa coercitiva dentro del límite de importación indicado por la Comisión. La obligación de pago surtirá efecto en la fecha fijada por el Tribunal en la sentencia”.

³⁵ (CURIA - Documents s. f.)

³⁶ (BOE-A-2008-14915 Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. s. f.)

“Artículo 2.2. RD 1507/2008. No se entenderán hechos de la circulación.c) Los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, tales como los recintos de puertos o aeropuertos”.

A continuación, haremos un análisis centrado en examinar detalladamente el artículo 2.2. del RD.1507. En él, se explorarán los argumentos presentados, se evaluará la estructura del apartado c) del artículo y, se detectarán posibles limitaciones fruto de la última reforma de la Directiva (UE) 2021/2118. El objetivo es proporcionar una visión crítica y completa de contenido, facilitando una comprensión más profunda de los conceptos abordados en el artículo tras la última reforma.

La Directiva europea introduce mejoras en el sistema de valoración de daños personales derivados de accidentes de tráfico, con el propósito de fortalecer la protección de las víctimas. Además, amplía y aclara los requisitos del seguro de RC obligatorio para diversos tipos de vehículos, como los agrícolas e industriales. Se extiende también el alcance del término "hecho de circulación" cubierto por el seguro, abarcando la protección de las víctimas sin importar el terreno donde tenga lugar el accidente o si el vehículo se encuentra inmovilizado o en movimiento.

A continuación, haremos un análisis de la extensión del término hecho de la circulación y de la independencia del lugar donde se produzca el daño como reforma de considerable importancia que incorpora la Directiva (UE) 2021/2118, analizando qué quedaría dentro y fuera de nuestra legislación actual una vez transpuesta la Directiva.

Aquellos vehículos, que con frecuencia circulan por vías o terrenos en los que no sean de aplicación la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, como por ejemplo: carreteras privadas dentro de propiedades o complejos residenciales, caminos forestales o senderos en áreas naturales protegidas, calles o carreteras de acceso restringido a ciertos vehículos o personas, como áreas militares o instalaciones industriales, vías de servicio en autopistas o carreteras principales, destinadas principalmente para mantenimiento o acceso local, vías de acceso a instalaciones industriales o comerciales que no están abiertas al público en general, etc. serán amparados por la cobertura del SOA pese a no circular por vías o terrenos de uso común, cosa que hasta ahora no es posible con la legislación vigente.

Entonces, se mencionan los supuestos que actualmente están excluidos del concepto de hecho de la circulación y que dejarán de serlo una vez que se transponga la Directiva (UE) 2021/2118:

I.-Pruebas deportivas: Un ejemplo relacionado con las pruebas deportivas podría ser el caso de accidentes que ocurran durante competiciones automovilísticas en circuitos cerrados, con vehículos que no intervienen como participantes de estas pruebas (grúas, vehículos de extinción de incendios, asistencia sanitaria, etc.) con la nueva Directiva, estos accidentes podrían considerarse como parte del "hecho de la circulación".

II.-En las tareas agrícolas o industriales, la nueva Directiva, los accidentes que ocurran mientras se realizan tareas agrícolas o industriales podrían considerarse como parte del "hecho de la circulación". Un ejemplo relacionado con tareas agrícolas podría ser un accidente que ocurra mientras un tractor está arando un campo. Otro ejemplo podría ser un accidente que ocurra mientras un vehículo de transporte de carga está realizando labores de carga o descarga en una planta industrial, otro ejemplo adicional sería un accidente que ocurra mientras un tractor está trabajando en un campo cultivando o cosechando cultivos, imaginemos un escenario donde un vehículo agrícola, como un tractor, está realizando labores de arado en un campo. Durante esta actividad, el tractor sufre un accidente que causa daños a la propiedad o lesiones a terceros. Con la nueva Directiva, este tipo de accidentes durante la realización de tareas agrícolas serían considerados como parte del "hecho de la circulación".

III.-Desplazamientos por puertos y aeropuertos, es muy frecuente la realización del traslado de pasajeros en vehículos en aquellos aeropuertos en los que las aeronaves no se encuentran situadas en la terminal. Ante tales circunstancias, se dirigen a ella a pie o dependiendo de la distancia, mediante la utilización de un autobús, comúnmente denominado "jardinera". Si durante el traslado mediante este vehículo o cuando se encuentre en situación de parada o estacionamiento para la recepción o desalojo de los pasajeros ocurriese un accidente, éste, será considerado como hecho de la circulación y, en consecuencia, estaremos bajo los efectos de la RC en la circulación de vehículos a motor y, con ello, bajo la cobertura del SOA, cosa que hasta ahora no era posible por no ser considerado vías o terrenos de uso común.

IV.-En entornos portuarios, los vehículos de carga y descarga desempeñan un papel crucial en el traslado de mercancías. Los más comunes son camiones, utilizados para el transporte de mercancías, pero también existen el uso de tractocamiones con quinta

rueda, diversos tipos de semirremolques, y remolques que son una combinación de los dos anteriores, conocidos como trailers. Estos vehículos desempeñan funciones específicas en el manejo eficiente y seguro de la logística portuaria y son utilizados como medio de transporte de mercancías, pero, en caso de producirse un accidente, con la última reforma de la Directiva (UE) 2021/2118, serán considerados como hecho de la circulación tanto en circulación, como en situación de parada o estacionamiento. Ante esta situación, nos encontraremos sujetos a la RC asociada a la circulación de vehículos a motor, lo que implica estar protegidos por el SOA.

Como conclusión de este capítulo, quiero decir que la Directiva UE 2021/2118, que establece medidas para garantizar una movilidad segura en la UE, no aborda ni ha solucionado la problemática relacionada con la comisión de delitos dolosos en la utilización de vehículos a motor.

Los delitos dolosos relacionados con la conducción, como el uso del vehículo como arma, la conducción temeraria o el atropello intencionado, plantean desafíos significativos en términos de seguridad vial y legalidad que no son abordados en la mencionada Directiva.

En consecuencia, y como conclusión, quiero decir que la directiva no proporciona medidas específicas para abordar la prevención, investigación o sanción de delitos dolosos cometidos con vehículos a motor. Esta omisión destaca la necesidad de que los Estados miembros de la UE desarrollen y apliquen políticas y legislaciones adicionales para abordar adecuadamente este tipo de delitos, garantizando así la seguridad de todos los usuarios de la vía pública y la integridad del sistema legal de los Estados miembros.

A la luz de todo lo expuesto en este capítulo, resulta imperativo que el Estado proceda a la transposición de esta Directiva en el menor tiempo posible. Esto garantizará la armonización de nuestra legislación nacional con las disposiciones europeas y asegurará la coherencia y eficacia de nuestras políticas y regulaciones. La transposición oportuna de esta Directiva es crucial para aprovechar al máximo los beneficios que ofrece, así como para evitar posibles sanciones o conflictos legales derivados de la falta de cumplimiento.

Por consiguiente, instamos al Gobierno a asignar los recursos necesarios y a tomar las medidas pertinentes para llevar a cabo el proceso de transposición de manera eficiente y diligente.

CONCLUSIONES

Como conclusión de este trabajo de investigación en el que se ha llevado a cabo un análisis exhaustivo del concepto de "hecho de la circulación" en el que se revela su complejidad y su importancia en la determinación de responsabilidades en casos de accidentes relacionados con vehículos automóviles.

I.-Tanto la doctrina como la jurisprudencia han contribuido a definir este concepto, teniendo en cuenta una variedad de factores como el tipo de vehículo, su propósito y el contexto del incidente. Se destaca la necesidad de vincular la definición reglamentaria de estos hechos a la conducción de vehículos, incluso en momentos de inactividad aparente, ya que pueden representar riesgos para los usuarios de la vía.

II.-Por otro lado, la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha clarificado y ampliado el alcance del concepto de circulación de vehículos, como se evidencia en la St. C-100/2018. Esta St. establece que incluso cuando un vehículo esté estacionado por más de 24 horas, si ocurre un incidente mientras se utiliza como medio de transporte, como un incendio en un garaje, aún puede considerarse dentro del ámbito de la circulación de vehículos según la Directiva 2009/103/CE.

III.-Sin embargo, a pesar de la emisión de la Directiva (UE) 2021/2118 que modifica la legislación sobre el seguro de RC para la circulación de vehículos automóviles, España aún no ha transpuesto esta Directiva a su marco legislativo nacional. Esto genera lagunas en la aplicación de las medidas requeridas y puede acarrear sanciones. La reforma amplía el concepto de "circulación de vehículos", lo que garantiza una mayor protección para las víctimas y claridad en cuanto a la RC derivados de los accidentes de circulación. Además, la mencionada Directiva, no aborda la problemática de la comisión de los delitos dolosos en el uso de vehículos a motor, como el uso del vehículo como arma o la conducción

temeraria. Esta omisión resalta la necesidad de que los Estados miembros desarrollen políticas adicionales para abordar adecuadamente estos delitos y garantizar la seguridad vial y la integridad legal.

BIBLIOGRAFIA

BADILLO ARIAS, JA., (2016). “*la responsabilidad civil automovilística, el hecho de la circulación*” (1^a ed). Navarra: ARANZADI.

CARRILLO FUENTES JM., “*perlas cultivadas*” Asociacionrcs. «Revista nº 72, pág. 123. Cuarto trimestre año 2019». *Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro* (blog), 14 de febrero de 2020.

CARRILLO FUENTES JM., “*perlas cultivadas*” Asociacionrcs. «Revista nº 62, pág.123. Segundo trimestre año 2017». *Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro* (blog), 14 de julio de 2017.

Consorseguros: “Revista Digital”. <https://www.consorsegurosdigital.com/>.

Dios De Dios, Miguel de. «Algunas cuestiones sobre responsabilidad civil automovilística: el concepto de " accidente o hecho de la circulación " y de " vehículo a motor " como principales presupuestos del sistema». *Revista Digital Facultad de Derecho*, n.º 3 (2010): 379-401.

DOMÍNGUEZ MARTÍNEZ P., “*¿Qué debe considerarse un “hecho de la circulación” para que la víctima esté protegida por el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor? Caso Damijan Vnuk contra Zavarovalnica STJUE caso Vnuk (Sala tercera) Triglav 4 Septiembre 2014 (TJCE 2014, 297)”, Centro de Estudios de Consumo, <http://www.uclm.es/centro/cesco/pdf/trabajos/33/52.pdf>. 2014.*

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 del 2009.

Fernández Lago, Belén. «*El hecho de la circulación*». *Diario La Ley*, n.º 8018 (2013): 4.

GONZÁLEZ LOPEZ A., “El puzzle incompleto del hecho de la circulación”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 6, junio, año, 2005, pág.41.

LEDESMA MUÑIZ R. (subdirector general de normativa y recursos de la DGT, “Concepto de vehículo a motor y hecho de la circulación. El control de la obligación de aseguramiento. Depósito o precinto, público o domiciliario del vehículo. Presentación del proyecto INTEVE (informes telemáticos de vehículos)”, *Jornada sobre el nuevo Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor*, Madrid, UNESPA, 8 de octubre de 2008.

LÓPEZ RODRÍGUEZ B., “El ámbito material de aplicación de LRCSCVM. Hechos de la circulación ocasionados por vehículos industriales”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*”, pág. 43 nº 6, año , junio 2007.

«Ministerio de Industria y Turismo - Inspección Técnica de Vehículos (ITV)». <https://industria.gob.es/Calidad-Industrial/vehiculos/Paginas/inspeccion-tecnica-vehiculos.aspx>

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, diciembre de 2011, págs. 6 y ss.

Puerto de Gijón - Autoridad Portuaria de Gijón. “Normas básicas de seguridad portuaria” <https://www.puertogijon.es/puerto/situacion-y-accesos/seguridad-portuaria/>

REGLERO CAMPOS L.F., “Los daños dolosos y el hecho (o accidente) de la circulación” (Notas a la Sentencia de la Sala 2ª del Tribunal Supremo de 8 de mayo de

2007), *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, N° 7, pág. 54, julio-agosto 2007.

ROCHA VILLAR DEL SAZ, N., “*El juez togado civil. Hechos de la circulación en tiempos de paz*”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, n° 11, diciembre, año 2007, pág. 43.

Sancho Alonso, Miguel. «Problemática de la exclusión del seguro obligatorio por hechos de la circulación en puertos y aeropuertos». *Revista Acta Judicial*, n.º 1 (2018): 89-113.

SOLERA CALLEJA I., “Seguro voluntario de la circulación de vehículo a motor. Hecho de la circulación”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, n° 9, octubre, año 2009, pág. 91.

Jurisprudencia.

STJUE (Sala Tercera), de 4 de setiembre de 2014, C-162/13

STJUE (Gran Sala), de 28 de noviembre de 2017, C-514/16.

STJUE (Sala Segunda), de 20 junio 2019, C- 100/2018

TS (sala 1^a) St. núm. 1244/2007 de 29 noviembre de 2007

TS (sala 1^a) St. núm. 525/2009 de 29 de junio de 2009

TS (sala 1^a) St. núm. 54/2015 de 25 de febrero de 2015

TS (Sala de lo Civil, Sección 1^a) St. núm. 556/2015 de 19 octubre de 2015

TS (Sala de lo Civil) St. 328/2020, 22 de junio de 2020

TS (Sala Segunda), St. núm. 351/2020 de 25 de junio del 2020

AP de Asturias (Sección 4^a) St. núm. 7/2018 de 11 enero

AP de Barcelona (Sección 19^a) St. núm. 642/2019 de 9 diciembre

AP de Cáceres (Sección 1^a) St. núm. 21/2019 de 21 enero

AP de Castellón (Sección 3^a) St. núm. 361/2013 de 6 septiembre

AP de Cuenca (Sección 1^a) St. núm. 216/2012 de 10 julio

AP de Cuenca (Sección 1^a) St. núm. 330/2012 de 20 noviembre

AP de Las Palmas (Sección 3^a) St. núm. 405/2013 de 16 julio

AP de Las Palmas (Sección 3^a) St. núm. 612/2017 de 1 diciembre

AP de Lleida (Sección 1^a) St. núm. 354/2013 de 20 noviembre

AP de Madrid (Sección 14^a) St. núm. 372/2009 de 29 junio

AP de Madrid (Sección 20^a) St. núm. 155/2018 de 26 abril

AP de Madrid (Sección 25^a) St. núm. 561/2011 de 21 noviembre

AP de Ourense (Sección 1^a) St. núm. 258/2019 de 26 junio

AP de Segovia (Sección 1^a) St. núm. 91/2006 de 16 mayo

AP de Zamora (Sección 1^a) St. núm. 409/2019 de 3 diciembre

AP de Zamora (sección 1^a) St. núm. 279/2007 de 11 de diciembre

AP de Asturias (sección 4^a) St. núm. 59/2008 de 20 de febrero

Legislación.

Versión consolidada del Tratado de Funcionamiento de la Unión EL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA. Accedido 18 de febrero de 2024

DIRECTIVA (UE) 2021/2118 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 24 de noviembre de 2021. Accedido 11 de febrero de 2024

DIRECTIVA (UE) 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009. Accedido 11 de febrero de 2024

BOE-A-1889-4763 Real Decreto De 24 De Julio De 1889 Por El Que Se Publica El Código Civil. Accedido 11 de febrero de 2024

BOE-A-1964-16895 Decreto-ley 18/1964, de 3 de octubre, por el que se organiza el Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación.» Accedido 11 de enero de 2024

BOE-A-1980-22501 Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.» Accedido 11 de enero de 2024.

BOE-A-2004-18911 Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.» Accedido 11 de enero de 2024.

La Ley 122/1962 Uso y Circulación de Vehículos a Motor - Buscar con Google». Accedido 11 de enero de 2024.

Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal. Accedido 11 de febrero de 2024.

BOE-A-2015-11722 Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Accedido 14 de febrero de 2024.

