Responsabilidad por los daños causados por un vehículo no asegurado estacionado en una propiedad privada y derecho de repetición del organismo de indemnización contra el propietario del vehículo (A propósito de la Sentencia del TJUE de 4 de septiembre de 2018, asunto C-80/17, *Juliana*)

Liability for damages caused by an uninsured vehicle parked on private land and right of subrogation by the compensation body against the vehicle's owner (Note on the ECJ Judgement of 4 September 2018, case C-80/17, Juliana)

RAÚL LAFUENTE SÁNCHEZ

Profesor Titular (Acr.) de Derecho Internacional Privado,
Universidad de Alicante

DOI: https:/doi.org/10.36151/MDIPR.2019.004

Bitácora Millennium, Nº 9 (enero-junio 2019)

Zaragoza, junio 2019

Editorial tirant lo blanch

Abstract

La propietaria de un vehículo registrado en un Estado miembro y apto para circular, que se encuentra inmovilizado en un terreno privado, tiene la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil relativo a la circulación de vehículos aun cuando no tenga intención de ponerlo en circulación. Además, el organismo nacional de indemnización podrá repetir contra la propietaria del vehículo que incumplió la obligación de asegurarlo, por las cantidades satisfechas a consecuencia de los daños causados en un siniestro en el que se vio involucrado el mencionado vehículo, aun cuando su propietaria no sea civilmente responsable. Este es el pronunciamiento del Tribunal de Justicia en el asunto *Juliana* que resulta de gran transcendencia de cara a la aplicación de la normativa española en esta materia, pues algunas de sus disposiciones pueden resultar controvertidas a la luz de la mencionada decisión tal y como se pone de manifiesto en el presente trabajo.

The owner of a motor vehicle still registered in a Member State and capable of being driven but parked on private land, solely by the choice of the owner who no longer intends to drive it, has the obligation to conclude a contract of insurance against civil liability relating to the use of a motor vehicle. In addition, the National body with the task of providing compensation for damage to property or personal injuries suffered by the victims of the accident, has the right to bring an action against the person who was subject to the obligation to take out insurance in respect of the use of the vehicle which caused the damage or injuries for which compensation was provided by that body, even if that person has no civil liability for the accident in which the damage or injuries occurred. The ruling of the Court of Justice in the Juliana case is of great importance for the application of Spanish legislation in this matter, because some of its provisions may be controversial in the light of the referred decision, as is shown in the present work.

Palabras clave: concepto de “circulación de vehículos”, vehículo estacionado en un terreno privado, obligación de aseguramiento, derecho de subrogación del organismo nacional de indemnización

Key words: *concept of ‘use of vehicles’, vehicle parked on private land, obligation to insure, right of subrogation by the compensation body*

Sumario

I. Introducción

II. La decisión del TJUE

1. Obligación de asegurar los vehículos que tengan su establecimiento habitual en el territorio de la Unión Europea

2. El organismo nacional de indemnización

A) Indemnización de los daños causados por un vehículo sin asegurar

B) Acción de subrogación frente a la propietaria del vehículo siniestrado sin asegurar

III. Relevancia de esta decisión en el derecho español

1. Alcance de la obligación de suscribir un seguro obligatorio de vehículos a motor

2. Vehículos excluidos de la obligación de aseguramiento

3. Exclusiones de la cobertura del seguro obligatorio de vehículos a motor

4. Responsabilidad por los daños causados con un vehículo no asegurado que ha sido sustraído

5. Derecho de repetición del Consorcio de Compensación de Seguros contra el propietario y el conductor responsables del accidente

IV. Algunas cuestiones de Derecho internacional privado que podrían plantearse a la luz del caso objeto de estudio

1. Vehículo estacionado habitualmente en España, sin asegurar e inmovilizado en un terreno privado, que ha sido sustraído y, tras su conducción, ha causado daños en otro Estado miembro

2. Siniestros acaecidos en España

3. Siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado

V. Conclusiones

VI. Bibliografía.

I. Introducción

En la Sentencia objeto de análisis[1], los hechos que dieron lugar al procedimiento principal pueden resumirse del siguiente modo: la Sra. Juliana, era propietaria de un vehículo automóvil, matriculado en Portugal y apto para circular, que tenía estacionado en el patio de su casa. Al haber dejado de conducir el mismo por problemas de salud, el vehículo no se encontraba cubierto por un seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación del vehículo, pero tampoco había iniciado los trámites para retirarlo de la circulación.

En noviembre de 2006, el hijo de la Sra. Juliana tomó el mencionado vehículo sin el conocimiento ni la autorización de su madre. Durante la circulación por una vía pública provocó un accidente que causó la muerte del conductor y de otras dos personas que viajaban en el vehículo como pasajeras.

Ante la ausencia de seguro, el fondo de garantía nacional competente, en este caso, el Fundo de Garantia Automóvel, indemnizó a los derechohabientes de los dos pasajeros fallecidos en el accidente y, posteriormente, demandó a la Sra. Juliana y a la hija del conductor fallecido a las que solicitaba el reembolso de las cantidades satisfechas que ascendían a 437.345,85 euros. La pretensión del Fundo se basaba en el hecho de que el mencionado vehículo era apto para circular por lo que su propietaria tenía la obligación de asegurarlo.

Por su parte, la Sra. Juliana esgrimía dos argumentos en defensa de su derecho: en primer lugar, que no estaba obligada a suscribir un seguro de responsabilidad del vehículo siniestrado puesto que lo había retirado de la circulación y no tenía intención de conducirlo, razón por la que lo tenía estacionado en el patio de su casa; en segundo lugar, que ella no había sido responsable del siniestro ni de los daños causados.

En primera instancia, el Tribunal estimó parcialmente el recurso del Fondo al considerar que la propietaria del mismo no quedaba eximida de suscribir un contrato de seguro de responsabilidad civil que garantizase la indemnización a las víctimas de un accidente, incuso en caso de robo del vehículo.

Fecha de recepción del original: 9 de junio de 2019. Fecha de aceptación de la versión final: 24 de junio de 2019.

[1] Sentencia del TJUE, *Fundo de Garantia Automóvel c. Alina Antonia Destapado Pao Mole Juliana, Cristina Micaela Caetano Juliana*, C-80/17, de 4 de septiembre de 2018 (en lo sucesivo, la Sentencia del TJUE *Juliana*). Vid. http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&td=ALL&num=C-80/17

Posteriormente, el Tribunal da Relaçao (Audiencia en Portugal), en el recurso de apelación presentado por la Sra. Juliana, anuló la sentencia de primera instancia al considerar que la recurrente no tenía obligación de suscribir un contrato de seguro y que tampoco había sido responsable del siniestro.

Finalmente, el Fundo presentó un recurso de casación ante el Supremo Tribunal de Justiça (Tribunal Supremo portugués) que, a la vista de las dudas que suscitaba el asunto, decidió suspender el procedimiento y presentar una petición de decisión prejudicial ante el Tribunal de Justicia. En definitiva, se solicitaba la interpretación de determinadas disposiciones de la legislación portuguesa en materia de seguro obligatorio de responsabilidad civil del automóvil, a saber, el artículo 25 del Decreto-lei nº 522/85[2] y el artículo 503, apartado 1, del Código Civil portugués[3], a la luz de las Directivas 72/166[4] y 84/5[5], relativas a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles. Si bien las mencionadas Directivas -Primera y Segunda- fueron derogadas por la Directiva 2009/103[6] que vino a codificar las anteriores Directivas sobre el seguro de automóviles[7], eran de aplicación en el

[2] Decreto-Lei nº 522/85 – Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, de 31 de diciembre de 1985 (Diário da República, série I, n.º 301, 6.º suplemento, de 31 de diciembre de 1985).
[3] Código Civil (aprobado por el Decreto-Lei N° 47344/66 del 25 de noviembre de 1966, y modificado por la Lei Nº 329-A/95, del 12 de diciembre de 1995), *Vid.,* https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/477358/details/normal?l=1
[4] Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, Primera Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como sobre el control e la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO 1972, L 103), en su versión modificada por la directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005 (DO 2005, L 149) (en lo sucesivo, "Primera Directiva")
[5] Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, Segunda Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles (DO 1984, L 8) en su versión modificada por la directiva 2005/14 (en lo sucesivo, "Segunda Directiva")
[6] 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 (versión codificada) (DOUE L 263, de 7.10.2009) (en adelante, Directiva relativa al seguro de responsabilidad civil).
[7] Las cinco directivas sobre el seguro de automóviles adoptadas desde 1972 son las siguientes: la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 103 de 2.5.1972); la Segunda Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles (DO L 8 de 11.1.1984); la Tercera Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (DO L 129 de 19.5.1990); la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las

año 2006 cuando se produjeron los hechos que dieron lugar al asunto objeto de análisis.

En particular, se planteaban dos cuestiones que van a ser objeto de estudio en este trabajo: la primera de ellas, la supuesta obligatoriedad de suscribir un seguro de responsabilidad civil relativo a la circulación de vehículos automóviles incluso en aquellos supuestos donde el vehículo se encuentre inmovilizado en una finca particular y fuera de la vía pública porque su propietaria ya no lo utiliza.

La segunda, que pretende esclarecer si el Fundo de Garantía Automóvel que, al no existir contrato de seguro de responsabilidad civil, había indemnizado a los terceros perjudicados en un accidente de tráfico ocasionado por un vehículo sustraído del terreno en el que se encontraba inmovilizado sin el consentimiento de su titular, puede o no ejercitar una acción de subrogación frente a la propietaria del vehículo siniestrado, aun cuando esta no fuese responsable del accidente ni de los daños causados, tal y como dispone el Código Civil portugués al referirse a la persona que tenga la dirección efectiva de un vehículo[8].

II. La decisión del TJUE

1. Obligación de asegurar los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de la Unión Europea

La Primera Directiva[9], que era de aplicación por razones temporales cuando se planteó el asunto que nos ocupa, obliga a los Estados miembros a adoptar las medidas necesarias para garantizar que los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio estén cubiertos por un seguro que cubra la responsabilidad civil resultante de la circulación del mencionado vehículo[10], de tal modo que la víctima de un accidente de tráfico pueda reclamar por los daños y perjuicios sufridos frente a una entidad aseguradora. No precisa, sin embargo, sobre quien recae la obligación de asegurar, cuestión que se determinará con arreglo al

legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles) (DO L 181 de 20.7.2000); y la quinta Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (DO L 149 de 11.6.2005).

[8] *Vid.,* artículo 503, apartado 1, del Código civil portugués.

[9] Artículo 3.1 de la Primera Directiva.

[10] *Vid.,* la Sentencia del TJUE, *Csonka*, C-409/11, de 11 de julio de 2013, EU:C:2013:512, apartados 24 y 28.

Derecho nacional. A pesar de ello, el Tribunal de Justicia ya ha tenido ocasión de pronunciarse al respecto, indicando que esta obligación prevista en la directiva compete a *"… todo propietario o usuario de un vehículo"* [11].

En este punto, conviene recordar que el término "vehículo" viene definido en la Primera Directiva[12] como *"todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo"*. Además, tal y como ha señalado el Tribunal de Justicia en su jurisprudencia, el mismo es independiente del uso que se haga o pueda hacerse de él[13]. Esto significa que hay que referirse a la finalidad objetiva del vehículo y su definición no puede quedar sujeta a la intención subjetiva de su titular en cada momento [14]. Consecuentemente, en el caso de autos, el vehículo de la Sra. Juliana debía ser considerado como tal en el sentido de la definición prevista en la Primera Directiva, aunque lo tuviese inmovilizado en el patio de su casa y sin intención de conducirlo.

A su vez, en relación con el controvertido concepto de "circulación de vehículos", hay que tener en cuenta que se trata de un concepto autónomo del Derecho de la Unión que ha sido interpretado en un sentido amplio por el Tribunal de Justicia. Así, considera que este concepto *"incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo"* [15]; que entre las múltiples funciones que pueden tener los vehículos, las relacionadas con su uso habitual como medio de transporte encajan dentro del mencionado concepto a efectos de lo dispuesto en la

[11] *Ibidem,* apartados 28 y 31.
[12] Artículo 1.1 de la Primera Directiva.
[13] *Vid.,* al respecto, las Sentencias del TJUE de 4 de septiembre de 2014, asunto C-162/13, *Vnuk*, EU:C:2014:2146, en su apartado 38; y de 28 de noviembre de 2017, asunto C-514/16, *Rodrigues de Andrade,* EU:C:2017:908, apartado 29.
[14] *Vid.,* la Sentencia del TJUE, *Juliana, cit.,* apartado 38, así como las Conclusiones del Abogado General, Sr. Michal Bobek, presentadas el 26 de abril de 2018, en su apartado 64, donde aboga por una concepción objetivo del concepto de "vehículo".
[15] *Vid.,* al respecto, las Sentencias del TJUE, *Vnuk*, *cit.,* apartados 56 y 59; *Rodrigues de Andrade, cit.*, apartado 34; y de 20 de diciembre de 2017, asunto C-334/16, *Nuñez Torreiro*, ECU:C:2017:1007, apartado 28. En relación al concepto de circulación de vehículos definido por el TJUE y su incidencia en el Derecho español *Vid.,* por todos, J. A. Badillo Arias, "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", *ConsorSeguros, Revista digital*, nº 2, abril 2015, disponible en http://www.consorsegurosdigital.com/es/numero-02/portada-02/jurisprudencia-sobre-el-consorcio-de-compensacion-de-seguros; J. Bezanilla Sánchez, "El alcance del concepto de "hecho de la circulación" y la cobertura del seguro obligatorio, según la doctrina del TJUE: su colisión con el derecho español" *Revista de la Asociación española de abogados especializados en responsabilidad civil y seguro*, nº 62, 2017, pp. 33-48; J. López y García de la Serrana, "¿Qué debe considerarse un "hecho de la circulación" para estar cubierto por el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor?", en Estudios sobre Jurisprudencia Europea (dir. Albert Ruda González), ed. Sepin, 2018, pp. 11-25; y L. A. Mesonero Gimeno, "El concepto de circulación de vehículos como elemento objetivo de la responsabilidad en los accidentes de automóviles y su cobertura aseguradora, al albur de las últimas interpretaciones del Tribunal de Justicia de la Unión Europea", *Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro*, nº 9, 2018, pp. 21-40.

Primera Directiva[16]; y todo ello con independencia de sus características, de las del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil y de si el mismo está parado o en funcionamiento[17].

Ahora bien, ¿significa esto que cualquier uso del vehículo, fuera de su función habitual, es decir, como medio de transporte, quedaría excluido del concepto de "circulación de vehículos y, por ende, de la obligación de aseguramiento que dispone la Directiva? En mi opinión, la noción "función habitual" del vehículo desarrollada en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia es más amplia que el mero uso como medio de transporte.

Y así, tal y como señala el Abogado General en sus Conclusiones, *"… las situaciones en las que el vehículo está estacionado durante algún tiempo, independientemente de si el propietario tiene o no intención de circular con él más adelante"* quedarían comprendidas dentro de su función habitual y, por extensión, del concepto de circulación de vehículos. Y, en defensa de su tesis, indica como ejemplos los periodos en los que un vehículo se encuentra estacionado durante la noche sin que su propietario tenga intención de utilizarlo hasta la mañana siguiente; o aquellos periodos durante los cuales el propietario se encuentra de vacaciones o de baja por enfermedad que le impiden utilizar el vehículo; o, simplemente, el dejar de conducir el vehículo porque su propietario ha decidido ponerlo a la venta. En estos casos, el estacionamiento del vehículo o su ausencia de utilización durante esos periodos sería conforme con su uso habitual[18].

Es cierto que en el caso de autos la propietaria del vehículo había dejado de conducir el mismo por motivos de salud. No conocemos, sin embargo, si su voluntad era volver a conducir en el futuro. Si así fuese, esta situación sería semejante a las planteadas por el Abogado General, pero si su decisión de no conducir fuese irrevocable, con independencia de la evolución de sus problemas de salud, sería más cuestionable incardinar esta situación dentro de la función habitual del vehículo y su obligación de aseguramiento.

Pues bien, el Tribunal señala que, conforme a su doctrina, en aquellos supuestos *"… de utilización del vehículo asegurado que estén incluidos en su uso como medio de transporte y, por ende, en el concepto de "circulación de vehículos"…",* el asegurador viene obligado a garantizar el perjuicio causado por el vehículo. Sin embargo, esto no significa que *"… la existencia de la obligación de suscribir dicho*

[16] Artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva. *Vid.,* al respecto, la Sentencia del TJUE, *Rodrigues de Andrade, cit.,* apartados 37, 38 y 40.
[17] *Vid.*, las Sentencias del TJUE, *Rodrigues de Andrade, cit.*, apartados 35, 37 y 39; y *Nuñez Torreiro*, *cit.,* apartado 34.
[18] *Vid.,* las Conclusiones del Abogado General, Sr. Michal Bobek, *cit.,* apartados 76 a 79.

seguro deba determinarse en función del uso efectivo del vehículo como medio de transporte en un momento concreto"[19]. De esta afirmación, se colige la interpretación extensiva del artículo 3.1 de la Primera Directiva que el Tribunal de Justicia lleva a cabo, decantándose en favor de la obligación general de asegurar los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de la Unión Europea, con independencia de que durante el periodo cubierto por el seguro existan situaciones en las que no se utilice como medio de transporte.

Por consiguiente, a la vista de los hechos aportados por el órgano jurisdiccional remitente, a saber: a) que en el momento de acaecer el accidente el vehículo siniestrado tenía su estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro (Portugal); b) que había sido matriculado en dicho Estado miembro y se encontraba sujeto al impuesto de circulación; c) que se encontraba plenamente operativo, es decir, en estado de funcionamiento para su circulación; y d) que no se había retirado legalmente de la circulación; un supuesto como el que nos ocupa también encaja en el concepto de "vehículo" en el sentido de la Primera Directiva[20] y estará sujeto a la obligación de aseguramiento previsto en la mencionada norma [21], resultando indiferente a estos efectos que su propietaria tuviese estacionado el mismo en un terreno privado -el patio de su casa- o que por motivos de salud no pudiese o tuviese intención de conducirlo[22] .

Distinto sería el planteamiento si la propietaria del vehículo hubiese comunicado formalmente a las autoridades públicas su intención de no conducir el mismo o hubiese iniciado los trámites administrativos necesarios para retirar el vehículo de la circulación ya que, en estos casos, esta circunstancia podría facilitar la identificación del momento inicial y final de la obligación de asegurar el vehículo por parte de su propietario[23]. Sin embargo, en el caso de autos, no consta que se hubiesen iniciado los trámites administrativos pertinentes para cancelar la matriculación del vehículo oficialmente y retirarlo de la circulación.

Por todo ello, con independencia de que el vehículo circule o no por voluntad de su propietario, el Tribunal concluye que *"… el artículo 3 , apartado 1 de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que es obligatorio suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de un vehículo automóvil cuando el vehículo sigue estando matriculado en un Estado miembro y es*

[19] *Vid.,* la Sentencia del TJUE *Juliana, cit.,* apartado 41.
[20] *Ibidem,* apartado 42.
[21] *Ibidem,* apartados 48 a 50.
[22] *Ibidem,* apartado 51.
[23] Así lo deja entrever el Abogado General, Sr. Michal Bobek, en sus Conclusiones, *cit.,* apartados 81 y 82.

apto para circular, pero se encuentra estacionado en un terreno privado por la mera decisión de su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo"[24].

2. El Organismo nacional de indemnización

A) Indemnización de los daños causados por un vehículo sin asegurar

Por su parte, la Segunda Directiva, aplicable igualmente por razones temporales cuando se planteó el litigio, impone a los Estados miembros la obligación de crear o autorizar un organismo que indemnice, al menos hasta los límites de la obligación de aseguramiento establecidos por el Derecho de la Unión, los daños materiales o corporales causados por los vehículos que no se encuentren asegurados[25]. De esta forma, estos organismos intervendrán cuando se haya incumplido la obligación de asegurar que impone la Directiva.

Dicho esto, ¿podría plantearse una interpretación restrictiva de la obligación general de aseguramiento que impone la Directiva teniendo en cuenta que en ausencia de seguro el organismo creado por el Estado se haría cargo de la indemnización a las víctimas? Es decir, ¿cabría reformular la interpretación del concepto "circulación de vehículos", limitando su uso en lugares concretos?.

Este era el argumento que esgrimían algunos de los Estados miembros personados en el presente litigio.[26] En concreto, alegaban que una interpretación amplia del concepto de "circulación de vehículos" y, consecuentemente, la obligación de aseguramiento derivada de la mera propiedad del vehículo, podría generar resultados no deseados e inaceptables[27]. Pensemos, por un momento, en aquellos vehículos custodiados temporalmente en un almacén dentro de una propiedad privada o expuestos en un concesionario[28]. En tales circunstancias no habría necesidad de suscribir un seguro obligatorio visto que el riesgo de accidentes sería nulo o muy bajo. Por otra parte, estos Estados también cuestionaban que el aseguramiento de vehículos estacionados y no utilizados fuese acorde con el objetivo general previsto en la Primera Directiva.

[24] *Vid.,* la Sentencia del TJUE *Juliana, cit.,* apartado 52.
[25] *Vid., a*rtículo 1.4 de la Segunda Directiva.
[26] Así lo hicieron los Gobiernos de Alemania, Irlanda, Italia y Reino Unido. *Vid.,* la Sentencia del TJUE *Juliana, cit.,* apartado 43.
[27] *Vid.,* las Conclusiones del Abogado General, Sr. Michal Bobek, *cit.,* en sus apartados 83 y 90.
[28] Este era el ejemplo que planteaba Irlanda. *Vid.,* las Conclusiones del Abogado General, Sr. Michal Bobek, *cit.*, apartado 87.

Sin embargo, el Tribunal de Justicia rebate este razonamiento señalando que la intervención de este organismo se ha *"… concebido como una medida de último recurso …"*[29] y, en ningún caso como un sistema de garantía de responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que esté llamado a sustituir al que los propietarios de los vehículos están obligados a suscribir con un asegurador. Tal y como ya ha manifestado el Tribunal de Justicia en su doctrina, la intervención del organismo de indemnización *"… no puede considerarse como el establecimiento de un sistema de garantía del seguro de responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos, sino que está destinada a producir efectos sólo en circunstancias específicas claramente identificadas"*[30]. En resumidas cuentas, este organismo entrará en acción cuando se produzca una deficiencia del sistema de seguros que el Estado miembro viene obligado a garantizar, lo que implica que en estas situaciones el coste del riesgo no lo asumirá una compañía aseguradora sino que recaerá en la sociedad a través del organismo de indemnización[31].

De este modo, el sistema pergeñado por las Directivas sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de estos vehículos permite garantizar la indemnización a las víctimas de accidentes de tráfico ya sea por el asegurador, si se ha cumplido la obligación de asegurar que imponen las directivas, o por el organismo creado por los Estados cuando no se haya cumplido la obligación de aseguramiento o cuando el vehículo implicado en el accidente no haya sido identificado[32], de tal forma que el ámbito potencial de intervención del organismo de indemnización coincide con el de la obligación de asegurar de la compañía[33].

Luego, la solución no pasa por una interpretación más restrictiva del concepto de "circulación de vehículos" que pueda desproteger a las víctimas sino, como acertadamente señala el Abogado General en sus Conclusiones, por adaptar tales situaciones al mercado de los seguros de vehículos automóviles, por ejemplo, aplicando primas de seguros diferentes en función del uso del vehículo y del riesgo que implica[34] .

B) Acción de subrogación frente a la propietaria del vehículo siniestrado sin asegurar

La segunda cuestión, planteada por el órgano jurisdiccional remitente, solicitaba la interpretación de la norma nacional, que permitía al organismo de indemnización

[29] Sentencia del TJUE *Juliana, cit.,* apartado 45.
[30] *Vid.,* la Sentencia del TJUE, *Csonka*, *cit.,* apartados 30 a 32.
[31] *Vid.,* las Conclusiones del Abogado General, Sr. Michal Bobek, *cit.,* en su apartado 35.
[32] Sentencia del TJUE *Juliana, cit.,* apartado 47.
[33] Tal y como señala el Abogado General, Sr. Michal Bobek, en sus Conclusiones, *cit.,* apartado 34.
[34] *Ibidem,* apartados 87 y 88.

interponer un recurso contra la persona obligada a suscribir el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación del vehículo siniestrado, a la luz de lo dispuesto en la Segunda Directiva.

Para empezar, el Tribunal invoca el tenor literal de la Segunda Directiva que permite a los Estados miembros *"… considerar o no la indemnización de dicho organismo subsidiaria, y del derecho de regular la liquidación de siniestros entre dicho organismo y el o los responsables del accidente y otros aseguradores u organismos de seguridad social obligados a indemnizar a la víctima por el mismo accidente*[35]".

Conviene precisar aquí que, contrariamente a lo que dispone la Directiva que se refiere al responsable del accidente, en el supuesto objeto de análisis el recurso que había presentado el *Fundo de Garantia Automóvel* iba dirigido contra la propietaria del automóvil, pero no la responsable del accidente.

A continuación, el Tribunal alude a su jurisprudencia y recuerda que, a la luz de las disposiciones de la Segunda Directiva, los Estados miembros no solo gozan de libertad para regular los recursos de los organismos de indemnización frente a los responsables del accidente sino, igualmente, frente a cualquier otra persona que pueda resultar obligada[36]. Esto es así porque los aspectos relativos a los recursos de dicho organismo, en particular, la determinación de las personas que pueden ser objeto de recurso, no han sido objeto de armonización en la mencionada Directiva y su regulación sigue siendo competencia de los derechos nacionales[37].

Por consiguiente, dependiendo de lo que disponga el derecho nacional aplicable al fondo de la cuestión, el recurso del organismo de indemnización podrá dirigirse tanto

---

[35] Artículo 1.4, párrafo segundo de la Segunda Directiva.

[36] *Vid.,* la Sentencia del TJUE, de 4 de diciembre de 2003, asunto C-63/01, *Evans*, EU:C:2003:650, apartado 32, donde dispone*: "El artículo 1, apartado 4, párrafo primero, de la Segunda Directiva no contiene ninguna disposición relativa al estatuto jurídico del organismo, ni al procedimiento de autorización de éste. Deja expresamente abierta la posibilidad de que los Estados miembros den o no a la intervención de dicho organismo un carácter subsidiario y les permite reglamentar los recursos entre dicho organismo y el responsable o los responsables del siniestro y las relaciones con otros aseguradores u organismos de seguridad social obligados a indemnizar a la víctima por el mismo siniestro".* En el mismo sentido, apartado 55.

[37] El TJUE ha declarado que *"… tanto del objeto de las Directivas Primera, Segunda y Tercera como de su tenor se desprende que su finalidad no es armonizar los regímenes de responsabilidad civil de los Estados miembros y que, en el estado actual del Derecho de la Unión, éstos tienen libertad para definir el régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros derivados de la circulación de vehículos. Vid.,* las Sentencias del TJUE, de 4 de septiembre de 2000, asunto C-484/09, *Carvalho Ferreira Santos*, ECLI:EU:C:2011:158, apartado 32; *Evans, cit.,* apartado 55; de 9 de junio de 2011, asunto C-409/09, *Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio,* ECLI:EU:C:2011:371, apartado 26; y de 23 de octubre de 2012, asunto C-300/10, *Vítor Hugo Marques Almeida*, ECLI:EU:C:2012:656, apartado 29.

contra el responsable del accidente cuanto contra la persona propietaria del vehículo que causó el accidente y que venía obligada a suscribir el seguro, con independencia de su responsabilidad civil en la producción del accidente.

En el supuesto que nos ocupa, la legislación portuguesa establece que el Fondo quedará subrogado en los derechos del perjudicado frente a *"… aquellas personas que estando sujetas a la obligación de asegurar, no hayan contratado ningún seguro…"*[38] Por lo tanto, parece evidente que, aun cuando la propietaria del vehículo no había sido responsable civil del accidente que causó los daños objeto de litigio, esta circunstancia no le eximía de poder ser demandada por el órgano de indemnización portugués, tal y como así sucedió, pues, aunque la Segunda Directiva no contemple tal posibilidad[39], los Estados miembros tienen la potestad de conferir el derecho de subrogación en otras circunstancias, como así lo hace el derecho portugués.

En consecuencia, el Tribunal de Justicia respondía que *"… el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una norma nacional que establece que el organismo previsto en esa disposición tiene derecho a interponer recurso, además de contra el responsable o los responsables del accidente, contra la persona que estaba sujeta a la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civilque resulta de la circulación del vehículo que haya causado los daños indemnizados por este organismo, pero no había suscrito ningún contrato a tal efecto, aún cuando dicha persona no sea civilmente responsable del accidente en el que tales daños se produzcan"*[40] .

III. Relevancia de esta decisión en el Derecho español

La Sentencia objeto de análisis presenta una relevancia indudable desde el punto de vista del derecho español, y las aportaciones que hace el Tribunal de Justicia interpretando la Primera y Segunda Directivas relativas a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles, habrán de tomarse en consideración por parte de nuestros tribunales, las aseguradoras y demás operadores jurídicos a la hora de aplicar el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor [41] y su

[38] *Vid.,* el Decreto-Ley nº 522 portugués, en su artículo 25, apartados 1 y 3.
[39] Artículo 1, apartado 4 de la Segunda Directiva.
[40] Sentencia del TJUE *Juliana*, *cit*., apartado 57.
[41] 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 (BOE nº 267, de 5 de noviembre de 2004) (en adelante, la LRCSCVM).

Reglamento[42], ya que la aplicación de algunas disposiciones de la normativa española pueden resultar controvertidas a la luz de esta decisión. En el fondo de la cuestión subyace el recurrente debate acerca de la correcta o incorrecta incorporación de estas Directivas en nuestro derecho interno, tal y como ya sucedió a raíz de la interpretación por parte del TJUE del concepto de "circulación de vehículos" al que antes me he referido[43].

1. Alcance de la obligación de suscribir un seguro obligatorio de vehículos a motor

El texto refundido de la LRCSCVM impone la obligación de suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro respecto a los vehículos a motor que tengan su estacionamiento habitual en España. A partir de ahí, hay que referirse a los vehículos que deben ser asegurados y a las personas obligadas a suscribir el seguro.

a) En primer lugar, los vehículos que deben ser asegurados son aquellos que tengan la consideración de "vehículos a motor", tal y como vienen definidos en el Reglamento del SOA[44], precepto que habrá de interpretarse a la luz de la doctrina del Tribunal de Justicia que ha sido objeto de análisis en el apartado anterior.

b) En segundo lugar, por lo que respecta a la obligación de asegurar, el contrato habrá de estar suscrito con entidades aseguradoras que hayan obtenido la autorización correspondiente en España o que, domiciliadas en un estado del EEE, ejerzan su actividad en España en régimen de derecho de establecimiento o libre prestación de servicios[45], y la obligación de contratar el seguro recae sobre el propietario del vehículo, es decir, la persona física o jurídica a cuyo nombre figure el vehículo en el correspondiente registro[46], aunque también podría ser contratado por otra persona que tenga interés en el aseguramiento[47].

---

[42] 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 (BOE nº 222, de 13 de septiembre de 2008) (en adelante, el Reglamento del SOA).

[43] *Vid.,* J. Bezanilla Sánchez, "El alcance del concepto de "hecho de la circulación" y la cobertura…", *loc. cit.,* pp. 39-40; y J. López y García de la Serrana, "¿Qué debe considerarse un "hecho de la circulación" para estar cubierto…", *loc. cit.,* pp. 23-24.

[44] Es decir, *"… 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..." Vid.*, artículo 1.1 del Reglamento del SOA.

[45] Artículo 5.1 del Reglamento del SOA.

[46] *Vid.,* J. A. Badillo Arias, "La obligación del propietario de un vehículo de suscribir el seguro obligatorio. El concepto de "vehículo a motor", *Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro*,

Además, al referirse al incumplimiento de la obligación de asegurarse, la LRCSCVM señala que este incumplimiento determinará:

"a) La prohibición de circulación por territorio nacional de los vehículos no asegurados.

b) El depósito o precinto público o domiciliario del vehículo, con cargo a su propietario, mientras no sea concertado el seguro […][48].

Pues bien, si consideramos que la ausencia de suscripción del contrato de seguro implica la prohibición de circular –como es el caso-, *sensu contrario,* ¿podría afirmarse que bastaría que el vehículo estuviese inmovilizado, es decir, fuera de la circulación, para liberarlo de la obligación de aseguramiento que impone la norma española?.

Por otra parte, la retirada y depósito o precinto de un vehículo se producirá en aquellos supuestos en los que se detecte que se encontraba circulando sin el correspondiente seguro, precisamente porque tal y como dispone la ley el incumplimiento de la obligación de asegurar lleva aparejada la prohibición de circular. Ahora bien, ¿cómo ha de interpretarse el mencionado precepto cuando se trate de un vehículo sin asegurar pero que no se encuentre en circulación porque su propietario ha decidido retirarlo de la circulación de facto o simplemente inmovilizarlo? ¿implica esto que su propietario podría tener el mismo inmovilizado en un terreno privado mientras no incumpla la obligación de circular sin seguro?

Este razonamiento, que podría ser aceptable, debe ser rechazado teniendo en cuenta la obligación general de aseguramiento que impone la LRCSCVM que no distingue en función del uso o no uso del vehículo y que tampoco contempla ningún tipo de excepción a la mencionada obligación de asegurar. De esta forma, el depósito o inmovilización del vehículo al que se refiere la norma española ha de quedar limitado a los vehículos que, incumpliendo la obligación de aseguramiento, se encontrasen circulando por el territorio nacional, pero no a los que por voluntad de su propietario se encuentren inmovilizados en un terreno privado.

Y, por si aún existiese alguna duda, la decisión del Tribunal de Justicia en el asunto *Juliana* objeto de análisis nos muestra claramente el camino a seguir a la hora de

nº 2, 2019, p. 35, quien considera que el propietario del vehículo debe ser el propietario civil, con independencia de la persona que figure como tal en el registro público al que ha de concederse un alcance presuntivo.

[47] Artículos 2.1 de la LRCSCVM y 4 del Reglamento del SOA.

[48] Artículos 3.1 de la LRCSCVM y 7 del Reglamento del SOA.

interpretar los preceptos de la LRCSCVM [49]. En definitiva, al socaire de la interpretación amplia del alcance de la obligación general de seguro que reconoce el Tribunal de Justicia, con el fin de garantizar la consecución del objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por vehículos automóviles establecido por las Directivas comunitarias, la aplicación de la norma española ha de tener como resultado el aseguramiento de todo vehículo matriculado y estacionado en el territorio español aun cuando el mismo no se encuentre circulando por el territorio nacional.

2. Vehículos excluidos de la obligación de aseguramiento

Entre los vehículos a los que la norma española exceptúa de la obligación de aseguramiento general antes mencionada, encontramos *"… aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico"*[50], pues parece evidente que al actuar de este modo sus propietarios están descartando la utilización de los mismos para su uso habitual. A pesar de ello, no resulta infrecuente que algunos de estos vehículos se vean inmersos en accidentes de tráfico.

La cuestión, por tanto, será determinar si estos vehículos, por el hecho de haber sido dados de baja de forma temporal o definitiva, pueden seguir considerándose vehículos a motor, en cuyo caso, y en ausencia de aseguramiento, quedarían amparados por la cobertura del Consorcio de Compensación de Seguros.

En principio, nada impide afirmar que esos vehículos siguen siendo aptos para su utilización conforme a su función habitual y, en ese caso, entrarían en el concepto de "circulación de vehículos" definido en la doctrina del Tribunal de Justicia con las consecuencias que de ello se derivan. No obstante, si tenemos en cuenta que los vehículos en esta situación carecen de la documentación necesaria para circular –permiso de circulación y tarjeta ITV- podría alegarse que no cumplen los requisitos establecidos en el Reglamento del SOA para ser considerados vehículos a motor. En este sentido, cabe recordar que cuando la Primera Directiva se refiere al concepto de "vehículo" como todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, está reconociendo implícitamente que habrán de cumplir con los requisitos administrativos pertinentes al objeto de recibir la correspondiente autorización para circular.

[49] En particular, sus artículos 2 y 3.1, apartados a) y b).
[50] Artículo 1.1 del Reglamento del SOA, en su último párrafo.

Como resultado, los daños causados por un vehículo no asegurado que, además, ha sido dado de baja, no quedarían cubiertos por el Consorcio de Compensación de Seguros, salvo que se hiciese una interpretación flexible de la norma con el fin de garantizar el objetivo principal de las directivas, es decir, la protección de las víctimas en caso de siniestro[51].

3. Exclusiones de la cobertura del seguro obligatorio de vehículos a motor

De otro lado, la LRCSCVM, al referirse al ámbito material y exclusiones del aseguramiento obligatorio, establece que la cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzará a determinados daños y perjuicios. Entre ellos:

"Quedan también excluidos de la cobertura de los daños personales y materiales por el seguro de suscripción obligatoria quienes sufrieran daños con motivo de la circulación del vehículo causante, si hubiera sido robado"[52].

Sin embargo, en estos supuestos las víctimas no se verán desamparadas dado que, en cumplimiento de lo dispuesto en la Segunda Directiva, la norma española permite que puedan ejercer la acción directa [53] contra el organismo nacional de compensación, en este caso, el Consorcio de Compensación de Seguros al que corresponderá indemnizar por los daños personales y materiales ocasionados cuando el vehículo causante no esté asegurado o, estando asegurado, hubiese sido objeto de robo o robo de uso [54]. En resumen, este Organismo actúa como asegurador directo de aquellos vehículos no asegurados por un seguro privado[55].

---

[51] *Cfr.* J. A. Badillo Arias, "La obligación del propietario de un vehículo de suscribir …", *cit.,* pp. 36-37, quien considera que se trata de vehículos que han tenido la consideración de "vehículos a motor" en el registro de tráfico, por lo que los daños que ocasionen aun cuando estén de baja deberían estar cubiertos por el Consorcio de Compensación de Seguros.

[52] *Vid.,* los artículos 5.3 de la LRCSCVM y 8 del Reglamento del SOA que, a efectos de determinar la conducta tipificada como robo, se remiten a la conducta tipificada como tal en el Código Penal que, en su artículo 244, dispone*: "1. El que sustrajere o utilizare sin la debida autorización un vehículo a motor o ciclomotor ajenos, sin ánimo de apropiárselo, será castigado con la pena de trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días o multa de dos a doce meses, si lo restituyera, directa o indirectamente, en un plazo no superior a cuarenta y ocho horas, sin que, en ningún caso, la pena impuesta pueda ser igual o superior a la que correspondería si se apropiare definitivamente del vehículo. 2. Si el hecho se ejecutare empleando fuerza en las cosas, la pena se aplicará en su mitad superior. 3. De no efectuarse la restitución en el plazo señalado, se castigará el hecho como hurto o robo en sus respectivos casos. 4. Si el hecho se cometiere con violencia o intimidación en las personas, se impondrán, en todo caso, las penas del artículo 242".*

[53] Artículo 11.3 de la LRCSCVM.

[54] *Ibidem,* artículo 11.1, letras b) y c).

[55] *Ibidem,* en su artículo 4.2, donde se detallan los importes de la cobertura del seguro obligatorio. En relación a la cobertura que ofrece el Consorcio de Compensación de Seguros, *Vid.,* por todos, A.

En este sentido, la sentencia del Tribunal de Justicia reconoce y ratifica la función que tienen encomendada los organismos de indemnización, si bien los términos en que se planteaba la cuestión eran bien diferentes, pues se trataba de conocer si los mencionados organismos pueden subrogarse en los derechos de un tercero al objeto de iniciar una acción de repetición contra el propietario del vehículo siniestrado que, tal y como ha quedado claro en las páginas precedentes, estaba obligado a contratar el seguro de responsabilidad civil.

4. Responsabilidad por los daños causados con un vehículo no asegurado que ha sido sustraído.

En relación a la responsabilidad civil por los daños causados con un vehículo no asegurado que ha sido sustraído, la LRCSCVM dispone:

"El propietario no conductor de un vehículo sin el seguro de suscripción obligatoria responderá civilmente con el conductor del mismo de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por éste, salvo que pruebe que el vehículo le hubiera sido sustraído"[56].

En mi opinión, la lectura de las disposiciones de la normativa española puede generar algunas dudas puesto que en el mencionado artículo 1.3, al referirse a la responsabilidad civil, se regula la responsabilidad del propietario no conductor de un vehículo sin asegurar y se exceptúan aquellos supuestos en los que pruebe que el vehículo le fue sustraído, en cuyo caso no responderá civilmente de los daños causados.

Empero, en el apartado que reglamenta las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros, la norma española contempla la obligación de este organismo de indemnizar a las víctimas cuando el vehículo no esté asegurado o, cuando estando asegurado, hubiese sido robado[57]. Pero, ¿qué sucede en aquéllos supuestos como el que nos ocupa en el que el vehículo implicado en el siniestro fue robado y, al mismo tiempo, no estaba asegurado? Supuesto que, como he señalado, sí contempla el mencionado artículo 1.3 al referirse a la responsabilidad civil del propietario no conductor. Una interpretación analógica y congruente de los artículos 1.3, apartado segundo y 11.1, apartados b) y c) de la norma española nos llevaría a considerar que el Consorcio también ha de hacerse cargo de la indemnización en

Espiniella Menéndez, *Las reclamaciones derivadas de accidentes de circulación por carretera transfronterizos,* Madrid, Instituto de Ciencias del Seguro, Fundación Mapfre, 2012, pp. 91-95; ISBN: 9788498443745.

[56] Artículo 1.3, párrafo segundo, de la LRCSCVM.

[57] *Ibidem,* artículo 11.1, apartados b) y c).

estos supuestos con la finalidad de no dejar desprotegidas a las víctimas de un siniestro.

Como ya adelanté, en su decisión el TJUE señalaba que la ausencia de aseguramiento de un vehículo por parte de su propietaria no le exime de su responsabilidad por los daños causados por el conductor del vehículo que había tomado el mismo sin su consentimiento. Y de este modo, la persona obligada a suscribir el seguro será responsable pese a que no sea la responsable civil del accidente. A mi entender, la actuación del causante del accidente en el asunto *Juliana* encaja perfectamente con el concepto de sustracción del vehículo al que se refiere la LRCSCVM por lo que esta circunstancia no exime al propietario del vehículo de su responsabilidad civil, contrariamente a lo que dispone el artículo 1.3, apartado segundo, de la norma española.

A mayor abundamiento, y aunque la normativa española no lo mencione expresamente, una interpretación de la misma en consonancia con la decisión del Tribunal de Justicia, llevaría a la conclusión de que el Consorcio de Compensación de Seguros debería hacerse cargo de los daños ocasionados a terceros. Todo ello, sin perjuicio del derecho de repetición que posteriormente pueda ejercer contra las personas que la ley determine.

Consecuentemente, a la luz de la interpretación de la Primera y Segunda Directiva efectuada por el Tribunal de Justicia en su decisión, habrá que considerar que la normativa española no puede eximir de responsabilidad al propietario del vehículo causante del accidente cuando no tenga suscrito el seguro obligatorio, y además no haya sido dado de baja ni retirado de la circulación, por el mero hecho de que el mismo le haya sido sustraído. Y este tema es de vital importancia pues puede condicionar la posible acción de repetición del Consorcio de Compensación de Seguros contra el propietario del vehículo.

5. Derecho de repetición del Consorcio de Compensación de Seguros contra el propietario y el conductor responsables del accidente

Por lo que respecta al derecho de repetición que puede ejercer el Consorcio de Compensación de Seguros cuando haya hecho frente a las indemnizaciones al perjudicado, la LRCSCVM dispone que podrá repetir en los mismos supuestos definidos para la acción de repetición del asegurador, es decir, contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si interviene dolo o conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas; contra el tercero responsable de los daños; contra el tomador del seguro o asegurado, por las causas previstas en la Ley, en el caso de

conducción del vehículo por quien carezca del permiso de conducir; así como en otros supuestos que proceda con arreglo a las leyes[58].

Además, el Consorcio también podrá repetir:

"… contra el propietario y el responsable del accidente cuando se trate de vehículo no asegurado, o contra los autores, cómplices o encubridores del robo o robo de uso del vehículo causante del siniestro, así como contra el responsable del accidente que conoció de la sustracción de aquel"[59].

Puede apreciarse que la redacción de la norma española, contrariamente a lo que dispone la portuguesa cuya interpretación se dilucidaba en el asunto de referencia, no incluye la subrogación del organismo de indemnización en los derechos del perjudicado frente a aquellas personas que estando obligadas a asegurar el vehículo no lo hubiesen contratado.

Dado que la norma española no distingue, habrá que entender que cuando el legislador incluye el derecho de repetir contra el propietario de un vehículo no asegurado se refiere a aquella persona que, obligada a suscribir el seguro obligatorio, no lo hizo, es decir, la persona natural o jurídica a cuyo nombre figure registrado el vehículo[60]. En definitiva, se impone la interpretación de la norma española a la luz de la decisión del Tribunal de Justicia en el asunto que nos ocupa, y declarar que el Consorcio de Compensación de Seguros podrá repetir contra las personas indicadas en los artículos 10 y 11 de la LRCSCVM por las cantidades satisfechas a los perjudicados. Entre estas personas, se encuentra el propietario del vehículo causante del daño que no suscribió el seguro obligatorio cuando tenía obligación de hacerlo, aplicando para ello los criterios definidos por el Tribunal de Justicia en el mencionado asunto, es decir, aunque el vehículo se encuentre estacionado en un terrero privado y este haya sido sustraído por un tercero que ha causado el siniestro.

IV. Algunas cuestiones de Derecho internacional privado que podrían plantearse a la luz del caso objeto de estudio

Si bien es cierto que el asunto objeto de análisis tuvo lugar en el ámbito interno de un Estado –Portugal- y no planteaba cuestiones o repercusiones transfronterizas, considero de interés hacer una breve referencia a las posibles consecuencias que

[58] *Ibidem*, artículo 10.
[59] *Ibidem,* artículo 11.3.
[60] Tal y como dispone el artículo 4 del Reglamento del SOA.

podría plantear un siniestro en el que concurriesen los mismos hechos que en el asunto objeto de análisis pero con carácter transnacional.

Si así fuese, entrarían en juego las normas de Derecho internacional privado al objeto de determinar los tribunales competentes y la ley aplicable al supuesto planteado. En este sentido, tanto el Reglamento Bruselas I bis[61], al objeto de determinar la jurisdicción competente, cuanto el Reglamento Roma II[62] o el Convenio de La Haya de 1971[63] -dependiendo del tribunal que resultase competente-, serían de aplicación con el fin de identificar la ley aplicable.

Por otra parte, al tratarse de un asunto donde el vehículo que sufrió el siniestro se encontraba sin asegurar y había sido robado, para delimitar la intervención del organismo nacional de indemnización previsto en la Directiva relativa al seguro de responsabilidad civil, habría que atender a las disposiciones nacionales del país en el que se hubiese producido el daño con el fin de identificar si dicho organismo sería responsable de la indemnización por los daños causados por un vehículo robado y no asegurado. A partir de ahí podrían plantearse los siguientes escenarios:

1. Vehículo estacionado habitualmente en España, sin asegurar e inmovilizado en un terreno privado, que ha sido sustraído y, tras su conducción, ha causado daños en otro Estado miembro

En estos casos, habrá que apreciar dos situaciones claramente diferenciadas:

a) Que el fondo de garantía del país donde ha tenido lugar el accidente no cubra los daños en caso de sustracción del vehículo siniestrado.

[61] Reglamento (UE) núm. 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (refundición) (DO L 351, de 20 de diciembre de 2012).
[62] Reglamento (CE) núm. 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de julio de 2007 (Roma II) relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales (DO L 199, de 31.07.2007). A efectos de determinar la ley aplicable a los accidentes de tráfico transfronterizos, catorce Estados de la Unión Europea aplican el Reglamento Roma II (Alemania, Bulgaria, Chipre, Estonia, Finlandia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Malta, Portugal, Reino Unido, Rumanía y Suecia).
[63] Convenio de 4 de mayo de 1971, sobre la Ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera. *Vid.,* https://www.hcch.net/es/instruments/conventions/full-text/?cid=81. Hay que recordar que en el momento actual, trece países de la Unión Europea, entre los que se encuentra España, aplican el mencionado Convenio (Austria, Bélgica, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, España, Francia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia y República Checa).

La LRCSCVM dispone que los daños ocasionados en otro Estado por un vehículo estacionado habitualmente en España que ha sido robado serán indemnizados por el Consorcio de Compensación de Seguros cuando el organismo nacional del Estado donde tuvo lugar el accidente no asuma tales funciones de indemnización[64]. Como ya he señalado, la ley española guarda silencio respecto a la posibilidad de que el vehículo sustraído que ha causado el siniestro se encontrase sin asegurar, por lo que habrá que considerar que el Consorcio ha de hacerse cargo de la indemnización en estos supuestos con la finalidad de no dejar desprotegidas a las víctimas de un siniestro.

b) Que el organismo de indemnización de un Estado del Espacio Económico Europeo haya indemnizado a las víctimas residentes en ese Estado.

Cuando se produzca esta situación, y siempre que no pueda identificarse la entidad aseguradora, corresponderá al Consorcio de Compensación de Seguros reembolsar a los organismos de indemnización de otros Estados miembros las indemnizaciones satisfechas a los perjudicados si, como he señalado anteriormente, el vehículo tuviese su estacionamiento habitual en España[65].

2. Siniestros acaecidos en España

Distinguimos aquí entre:

a) Los siniestros acaecidos en España y causados por un vehículo que no se puede identificar.

De acuerdo con la LRCSCVM, el Consorcio de Compensación de Seguros viene obligado en estos casos a reembolsar al organismo nacional de indemnización las cantidades que hubiese satisfecho a los perjudicados residentes en otro Estado del Espacio Económico Europeo[66].

b) Los siniestro acaecidos en España que hayan sido provocados por un vehículo sin asegurar y estacionado habitualmente en un país adherido al sistema de carta verde.

En estas situaciones, cuando los perjudicados tengan su residencia habitual en otro Estado del Espacio Económico Europeo (por ejemplo, en el país en el que el vehículo siniestrado se encontraba estacionado habitualmente), y hayan percibido de

[64] Artículo 11.1 c), párrafo segundo, de la LRCSCVM.
[65] *Ibidem,* artículo 11.1 f), 1º.
[66] *Ibidem,* artículo 11.1 f), 2º.

su organismo de indemnización nacional la correspondiente indemnización porque no pueda identificarse la entidad aseguradora, la normativa española dispone que el Consorcio de Compensación de Seguros viene obligado a reembolsar al organismo de indemnización nacional las indemnizaciones satisfechas a esos perjudicados, pues el accidente ha tenido lugar en España y el vehículo causante tenía su estacionamiento en un tercer Estado adherido al sistema de certificado internacional del seguro del automóvil (carta verde)[67].

3. Siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado

Finalmente, procede hacer una mención a las disposiciones de la Directiva relativa al seguro de responsabilidad civil [68] y de la LRCSCVM [69] que regulan la indemnización de los perjudicados en siniestros que han tenido lugar en un Estado miembro distinto de aquel en el que tienen su residencia.

Cuando esto suceda, el organismo de indemnización nacional en España dejará de ser el Consorcio de Compensación de Seguros, que pasará a actuar como organismo de información [70], y será la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO) el organismo ante el que han que presentar la reclamación de indemnización los perjudicados que tengan su residencia habitual en España[71], siempre que se cumplan las condiciones que la LRCSCVM establece[72]. En definitiva, Ofesauto actuará como organismo de indemnización español pero limitándose a aquellos supuestos en los que la entidad aseguradora no cumpla sus obligaciones, siendo subsidiaria de esta[73]. Y esta intervención se producirá cuando:

a) la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente (o su representante en España para la tramitación y liquidación de siniestros) no hayan respondido de forma motivada a la reclamación de indemnización planteada por el perjudicado en el plazo de tres meses desde que se interpuso la reclamación[74]; o

b) la entidad aseguradora no hubiese designado un representante para la tramitación y liquidación de siniestros en España, salvo que el perjudicado hubiese reclamado directamente ante la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente y esta

[67] *Ibidem,* artículo 11.1 f), 3º.
[68] Artículos 20 a 24 de la Directiva relativa al seguro de la responsabilidad civil.
[69] Artículos 20 a 31 de la LRCSCVM.
[70] *Ibidem,* artículo 24.
[71] *Ibidem,* artículo 26.
[72] *Ibidem,* artículo 27.
[73] *Ibidem,* artículo 27.4.
[74] Artículo 24.1 a) de la Directiva relativa al seguro de la responsabilidad civil, y artículo 27.1 a) de la LRCSCVM.

hubiese respondido de forma motivada dentro de los tres meses siguientes a la presentación de la reclamación[75].

De nuevo, surge aquí la incógnita acerca de la función que ha de desempeñar el organismo de indemnización, en este caso Ofesauto, cuando el vehículo siniestrado se encontrase sin asegurar. En este sentido, conviene diferenciar las funciones que tienen atribuidas el Consorcio de Compensación de Seguros y Ofesauto. Respecto al primero, la Directiva relativa al seguro de responsabilidad civil le atribuye el pago de las indemnizaciones por los daños causados por un vehículo sin asegurar[76], mientras que el segundo tiene como función indemnizar a los perjudicados como consecuencia de un accidente que haya tenido lugar en un Estado miembro diferente al de su residencia habitual pero causado por vehículos que tengan su estacionamiento habitual y estén asegurados en un Estado miembro[77]. En definitiva, podrá acudirse directamente a Ofesauto cuando el vehículo siniestrado se encuentre asegurado en un Estado miembro, y ante el Consorcio de Compensación de Seguros cuando no se haya cumplido la obligación de aseguramiento.

Por lo que se refiere al Consorcio, las cuestiones relativas a la acción de subrogación frente al propietario del vehículo y al causante del siniestro ya han sido analizadas en este trabajo.

Por su parte, en relación a Ofesauto cabe señalar que esta Oficina tendrá derecho de repetición contra el organismo de indemnización del Estado miembro en el que se encuentre el establecimiento de la entidad aseguradora para reclamarle el importe de la indemnización satisfecha al perjudicado. Igualmente, cuando haya reembolsado al organismo de indemnización del Estado de residencia del perjudicado el importe que haya satisfecho al mismo, se subrogará en los derechos del perjudicado frente a la compañía aseguradora y/o las personas que hayan causado el accidente[78].

En fin, cuando se trate de un vehículo no identificado y Ofesauto haya abonado la correspondiente indemnización, tendrá derecho de repetición contra los respectivos

[75] Artículo 24.1 b) de la Directiva relativa al seguro de la responsabilidad civil, y artículo 27.1 b) de la LRCSCVM.
[76] Artículo 10 de la Directiva relativa al seguro de la responsabilidad civil, y artículo 11 de la LRCSCVM.
[77] Artículos 20 y 24 de la Directiva relativa al seguro de la responsabilidad civil, y artículos 26 y 27 de la LRCSCVM.
[78] Artículo 24.2 de la Directiva relativa al seguro de la responsabilidad civil, y artículo 28 de la LRCSCVM.

fondos de garantía de los otros Estados miembros (donde el vehículo tenga su estacionamiento habitual o donde haya ocurrido el accidente)[79].

V. Conclusiones

Sin lugar a dudas, la decisión del Tribunal de Justicia objeto de análisis tiene una gran trascendencia en el ámbito del seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles y las aportaciones que hace al interpretar las disposiciones de la Primera y Segunda Directivas en relación con la legislación interna de un Estado miembro, en este caso la portuguesa, han de ser tomadas muy en cuenta a la hora de aplicar la normativa española, pues la aplicación de algunos preceptos de la LRCSCVM y del Reglamento del SOA podría resultar controvertida a la luz de esta doctrina.

Si bien las Directivas Primera y Segunda objeto de interpretación en el presente asunto fueron derogadas por la Directiva 2009/103, que vino a codificar las anteriores Directivas sobre el seguro de automóviles, las conclusiones del Tribunal serán igualmente aplicables a los supuestos que puedan plantearse en el futuro en el marco de la Directiva 2009/103. Además, es de esperar que con la futura adopción de la Propuesta de Directiva que modifica la Directiva 2009/103[80] y codifica la reciente jurisprudencia del Tribunal de Justicia en las legislaciones de la Unión Europea, se garantice la incorporación uniforme de la doctrina del Tribunal de Justicia en la legislación española solventando así los conflictos interpretativos que ahora pueden plantearse.

En línea con sus anteriores decisiones, el Tribunal de Justicia lleva a cabo una interpretación extensiva de la Primera y Segunda Directiva con la finalidad de garantizar el objetivo básico de las mismas: la protección de las víctimas que sufran lesiones materiales o corporales a consecuencia de un accidente de tráfico. A mi entender, esta interpretación es encomiable si bien aboca a los propietarios de vehículos a suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad civil de accidentes en cualquier circunstancia por el mero hecho de tener registrado el mismo a su nombre. Se limita, de este modo, su voluntad respecto a la utilidad que pueda darse al vehículo, más allá del uso propio al que está destinado, la "circulación", tal y como ha definido el Tribunal de Justicia en su jurisprudencia.

[79] Artículo 29 de la LRCSCVM.
[80] Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad. *Vid.,* Doc. COM (2018) 336 final, de 24 de mayo de 2018.

De esta suerte, cabe plantear qué sucede entonces cuando el propietario de un vehículo registrado en España y sin darlo de baja desee tenerlo en exposición –ya sea en un museo, en una colección de vehículos de época, en una feria de carácter permanente, o en un terreno particular-, o cuando una administración instale en una rotonda un coche, un tractor o una motocicleta como elemento decorativo. A tenor de la sentencia del Tribunal de Justicia no basta con la voluntad de su propietario de no conducirlo por lo que en los supuestos apuntados seguirá existiendo la obligación de aseguramiento. Únicamente, su baja temporal o definitiva en el correspondiente registro de vehículos garantizaría la no obligación de aseguramiento por parte de sus titulares.

Por otra parte, si el riesgo potencial de que un vehículo pueda verse involucrado en un siniestro y causar daños personales o materiales reside en que, aún en las circunstancias señaladas, se encuentra operativo y puede circular, existen otros mecanismos para garantizar que estos vehículos nunca se verán implicados en un siniestro, por ejemplo, retirando de su motor alguna pieza imprescindible para su puesta en marcha o, simplemente, anclando los mismos al terreno en el que se encuentran ubicados, lo que garantizará que su puesta en movimiento resulta imposible[81].

Pues bien, a tenor de la doctrina del Tribunal de Justicia, podría entenderse que aun en estos supuestos existiría la obligación de aseguramiento para los mencionados vehículos sin considerar las posibilidades reales de que los mismos –que en principio tienen vocación de permanecer inmovilizados- puedan verse involucrados en un siniestro y causar daños a terceros, cuestión altamente improbable.

Por todo ello, considero esencial distinguir y analizar cada supuesto concreto a la luz de las circunstancias particulares que en el mismo concurran, evitando, así, que sus propietarios queden sujetos a la obligación de asegurar. Para lo cual, la línea divisoria habrá que trazarla a partir de la definición y el alcance del término "apto para circular" que pueda atribuirse en cada caso al vehículo en cuestión. En otras palabras, si el vehículo se encuentra apto para circular –como sucedía en el caso de autos-, su propietario quedará sometido indefectiblemente a la obligación de asegurar el mismo. Por el contrario, cuando nos encontremos en presencia de algunas de las situaciones antes planteadas –exposición del vehículo en muestras, museos, espacios abiertos…- donde el vehículo haya sido manipulado con el fin de que no pueda ponerse en circulación, habrá que entender que no se encuentra apto para circular. Pero, aún en estas circunstancias sería obligatorio su aseguramiento

[81] El Abogado General, Sr. Michal Bobek, en sus Conclusiones, *cit.,* apartado 109, apunta diversas formas de inmovilizar un vehículo (retirar las llaves, extraer la batería o las ruedas) en cuyo caso considera que técnicamente dejaría de ser un automóvil en el sentido de la Primera Directiva.

siempre que el vehículo: a) se encuentre matriculado en un estado miembro, y b) no se haya retirado legalmente de la circulación.

En fin, otras reflexiones que pueden plantearse a raíz de la decisión del Tribunal de Justicia son las siguientes: ¿quién sería el encargado de velar porque los propietarios de vehículos inmovilizados y no asegurados suscriban a partir de ahora el correspondiente seguro de responsabilidad civil?, y, en esos supuestos ¿cómo puede la administración controlar el cumplimiento de esta obligación y, en caso contrario, sancionar a sus propietarios?

De acuerdo con las estadísticas obrantes, todavía existe un gran número de vehículos que circulan por nuestras carreteras sin el seguro obligatorio de responsabilidad civil y, lo que es más grave, algunos de ellos habiendo sido dados de baja, por lo que su control *a priori* resulta prácticamente imposible. Estas situaciones representan un peligro real de que estos vehículos se vean involucrados en accidentes de tráfico. Y será, precisamente, a partir de un siniestro y de las reclamaciones que de él se deriven cuando se pueda aplicar la doctrina del Tribunal de Justicia en el asunto *Juliana* respecto al aseguramiento obligatorio y el derecho de repetición del organismo nacional de indemnización contra el titular del vehículo causante del daño.

VI. Bibliografía

BADILLO ARIAS, J. A., “La obligación del propietario de un vehículo de suscribir el seguro obligatorio. El concepto de “vehículo a motor”, Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro, nº 2, 2019, pp. 31-39.

BADILLO ARIAS, J. A., “La consideración de "hecho de la circulación" a raíz de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 4 de septiembre de 2014”, en ConsorSeguros, Revista digital, nº 2, abril 2015, disponible en http://www.consorsegurosdigital.com/es/numero-02/portada-02/jurisprudencia-sobre-el-consorcio-de-compensacion-de-seguros.

BEZANILLA SÁNCHEZ, J., “El alcance del concepto de “hecho de la circulación” y la cobertura del seguro obligatorio, según la doctrina del TJUE: su colisión con el derecho español” revista de la Asociación española de abogados especializados en responsabilidad civil y seguro, nº 62, 2017, pp. 33-48.

ESPINIELLA MENÉNDEZ, A., *Las reclamaciones derivadas de accidentes de circulación por carretera transfronterizos,* Madrid, Instituto de Ciencias del Seguro, Fundación Mapfre, 2012, ISBN: 9788498443745.

LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J., "¿Qué debe considerarse un "hecho de la circulación" para estar cubierto por el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor?", en Estudios sobre Jurisprudencia Europea (dir. Albert Ruda González), ed. Sepin, 2018, pp. 591-605.

MESONERO GIMENO, L. A. "El concepto de circulación de vehículos como elemento objetivo de la responsabilidad en los accidentes de automóviles y su cobertura aseguradora, al albur de las últimas interpretaciones del Tribunal de Justicia de la Unión Europea", Revista de responsabilidad civil, circulación y Seguro, 2018, n1 9, pp. 21-40.