



Boletín nº 12/17  
7 de DICIEMBRE de 2017



Vires acquirit eundo

Virgilio

“La fuerza se adquiere avanzando”

*Sentencia Supranacional Nº C-503/16, Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 14 de Septiembre de 2017*

Por

*María José Fernández Martín*

PETICIÓN DE DECISIÓN PREJUDICIAL PLANTEADA POR EL TRIBUNAL DA RELAÇÃO DE ÉVORA. PROCEDIMIENTO PREJUDICIAL —

Seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles — Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 90/232/CEE y 2009/103/CE — Hurto de vehículo — Accidente de circulación — Daños corporales y materiales sufridos como peatón por el propietario asegurado del vehículo — Responsabilidad civil — Indemnización — Cobertura por el seguro obligatorio — Cláusulas de exclusión — Normativa nacional que excluye de la indemnización por el seguro al propietario asegurado del vehículo — Compatibilidad con esas Directivas — Concepto de “tercera víctima”.

El hecho de que la víctima de un accidente de tráfico sea el propietario del vehículo implicado en el siniestro y tomador del seguro del mismo no elimina su derecho a ser indemnizado. Así lo ha determinado el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), en una sentencia de 14 de septiembre, en la que resuelve sobre el atropello de un ciudadano por parte de su propio automóvil.

Los hechos fueron los siguientes

En abril de 2009, este hombre y su mujer se encontraban en una finca de su propiedad. Por la tarde, se dieron cuenta de que al volante de su vehículo había un hombre, al que no conocían, que había encendido el motor. Ambos se subieron inmediatamente a otro vehículo para perseguirlo. Cuando ambos coches se detuvieron en una intersección el conductor desconocido dio marcha atrás y chocó con el lado derecho del vehículo en el que se encontraba la pareja, tirándolo al suelo. Avanzó y volvió a retroceder rápida y repentinamente, derribando al titular del vehículo que conducía, que acababa de levantarse, y pasándole por encima, con el resultado de que éste fue arrastrado por su propio coche. El atropello le provocó diversas fracturas y traumatismos por las que recibieron atención médica hasta febrero de 2011, estuvo 654 días de baja laboral y aún sufre numerosas secuelas.

En el litigio, la compañía aseguradora rechazó indemnizar al dueño del coche, que había sido golpeado por el ladrón de su propio vehículo en su huida. El Tribunal de Primera Instancia desestimó la pretensión del demandante argumentando que, de acuerdo con la legislación portuguesa, el propietario del vehículo está excluido del conjunto de beneficiarios del seguro.

El Tribunal de Apelación, tras albergar dudas sobre la compatibilidad de la normativa con la Directivas sobre los seguros de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, decidió elevar una cuestión prejudicial ante el TJUE.

El criterio de los tribunales portugueses

El hombre reclamó la responsabilidad civil por los daños causados a terceros por su vehículo en virtud de la póliza de seguros en la que figuraba como tomador del seguro y conductor habitual del vehículo. Ante la negativa de la aseguradora, ejerció ante el Tribunal de Comarca de Santarém (Tribunal de Primera Instancia de Santarém, Portugal) una acción declarativa contra la compañía de seguros para que la condenase a abonarle 210.641 euros, en concepto de los daños patrimoniales y no patrimoniales sufridos, más los correspondientes intereses legales. El Tribunal Judicial da Comarca desestimó por infundada su pretensión, en particular porque, con arreglo a la legislación portuguesa, el propietario del vehículo está excluido del conjunto de posibles beneficiarios del seguro suscrito.

Entonces, el hombre interpuso recurso ante el recurrió entonces ante el Tribunal da Relação de Évora, el cual planteó una cuestión prejudicial ante el TJUE acerca de la compatibilidad de la legislación portuguesa con el Derecho de la Unión. Concretamente, preguntando si las directivas relativas al seguro de la responsabilidad civil se oponen a una normativa nacional como la portuguesa





**Sentencia Supranacional Nº C-503/16, Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 14 de Septiembre de 2017**

, que excluye de la cobertura y, por tanto, de la indemnización por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil resultante de la circulación de vehículos automóviles los daños corporales y materiales sufridos por un peatón víctima de un accidente de circulación, exclusivamente por ser dicho peatón el tomador del seguro y el propietario del vehículo que causó tales daños.

El criterio del Tribunal de Justicia de la Unión Europea

el TJUE ha contestado en su resolución asimilando la condición simultánea de víctima de un accidente de circulación, de tomador del seguro y de propietario del vehículo involucrado en el accidente con el supuesto en el que se produce un accidente y el titular del vehículo y su seguro viaja como ocupante.

En este caso se equipara la situación del titular del vehículo a la de cualquier otro ocupante del vehículo que sea víctima del accidente y que, consecuentemente, el hecho de que una persona esté asegurada para conducir el vehículo que haya causado el accidente no permite excluirla del concepto de «tercero víctima», en el sentido del Derecho de la Unión. Por analogía, debe considerarse que el hecho de que un peatón atropellado en un accidente de circulación sea el tomador del seguro y el propietario del vehículo que causó ese accidente no permite excluir a tal persona del concepto de «tercero víctima».

Tal y como se explica en la sentencia del TJUE, que el propietario del vehículo accidentado y tomador del seguro no se encontrara dentro de dicho vehículo en el momento del accidente y que fuera atropellado por éste como peatón no puede justificar un trato diferente, a la vista del objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por vehículos de las directivas europeas.

Por otro lado, también añade que en lo que respecta a los derechos reconocidos a los terceros víctimas, la obligación de cobertura por el seguro de responsabilidad civil de los daños causados a los terceros por la circulación de vehículos automóviles es distinta del alcance de la indemnización de estos daños en virtud de la responsabilidad civil del asegurado. En efecto, mientras que la primera está garantizada y definida por la normativa de la Unión, la segunda se rige, fundamentalmente, por el Derecho nacional. Sin embargo, el Tribunal de Justicia ha precisado que los Estados miembros deben ejercer sus competencias en este ámbito respetando el Derecho de la Unión y que las disposiciones nacionales que regulan la indemnización de los siniestros que resulten de la circulación de los vehículos automóviles no pueden privar al Derecho de la Unión de su efecto útil.

el Tribunal de Justicia destaca que el Derecho de la Unión se opone a una normativa nacional que permite denegar o limitar de manera desproporcionada el derecho del ocupante a ser indemnizado por el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, por el mero hecho de haber contribuido a la realización del daño. Lo mismo puede decirse de una normativa nacional como la portuguesa, que permite que se deniegue a un peatón el derecho a ser indemnizado por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil resultante de la circulación de vehículos automóviles exclusivamente por tener dicho peatón la condición de tomador del seguro y propietario del vehículo que le causó daños corporales y materiales.

El Tribunal de Justicia concluye que la legislación portuguesa vulnera la garantía, establecida por el Derecho de la Unión, de que la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, que ha de determinarse con arreglo al Derecho nacional aplicable, debe estar cubierta por un seguro conforme con las Directivas.

**FALLO DE LA SENTENCIA**

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Sexta) declara:

**El artículo 3, apartado 1, de 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 responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como sobre el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, los artículos 1, apartado 1, y 2, apartado 1, de la 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, en su versión modificada por la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, y el artículo 1 bis de la Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, Tercera Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, en su versión modificada por la Directiva 2005/14, deben interpretarse en el sentido de que se oponen a una normativa nacional como la controvertida en el litigio principal que excluye de la cobertura y, por tanto, de la indemnización por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles los daños corporales y materiales sufridos por un peatón víctima de un accidente de circulación exclusivamente por ser dicho peatón el tomador del seguro y el propietario del vehículo que causó tales daños.**





## SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA CONCEPTO DE “CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

(Gran Sala) de 28 de noviembre de 2017, en el asunto C514/16 (Rodrigues de Andrade): Procedimiento prejudicial — Seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles — Directiva 72/166/CEE — Artículo 3, apartado 1 — **Concepto de “circulación de vehículos”** — Accidente acaecido en una explotación agrícola — Accidente en el que interviene un tractor agrícola inmovilizado pero con el motor en marcha para accionar una bomba de pulverización de herbicida.

Fallo del Tribunal: "El artículo 3, apartado 1, de 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 sobre el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, **debe interpretarse en el sentido de que no está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos», a que se refiere dicha disposición, una situación en la que un tractor agrícola que ha intervenido en un accidente tiene por función principal, en el momento de producirse éste, no su uso como medio de transporte, sino la generación, como maquinaria de trabajo, de la fuerza motriz necesaria para accionar la bomba de una pulverizadora de herbicida.**"

### **Jurisprudencia 20/11/2017 17SEGURIDAD VIAL: CONDUCIR SIN PUNTOS ES SIEMPRE DELITO**

**Conducir sin puntos ya no se considera falta administrativa sino que pasa a la categoría de delito.** Así lo ha establecido Sala de lo Penal del Supremo en tres sentencias recientes.

En las sentencias 699/2017 y 715/2017 del alto tribunal viene determinada la decisión de tratarlo como un “delito contra la seguridad vial que se asienta sobre un pronóstico de riesgo, castigando al conductor que ha evidenciado un comportamiento peligroso para el tráfico viario con las previas infracciones por las que perdió los puntos legalmente asignados”.

La sentencia 612/2017 del Supremo no sólo abarca la conducción sin permiso reglamentario sino que además se agrava una situación de fraude a la ley. “no pueden detentarse dos permisos, y usar el que convenga en cada momento, sobre todo cuando se circula por un Estado cuyas autoridades impiden tal conducción como consecuencia de las infracciones cometidas, que acarrear la caducidad de su vigencia por pérdida total de puntos.”

### **EL RINCÓN DE LA SONRISA: LA SEQUIA**

