



Identificador publicado	: C-923/19
Número del documento	: 1
Número de registro	: 1137740
Fecha de presentación	: 17/12/2019
Fecha de inscripción en el registro	: 18/12/2019
Tipo de documento	: Petición de decisión prejudicial
Referencia de presentación efectuada a través de e-Curia	: Documento procesal : DC120123
Número de fichero	: 1
Autor de la presentación	: Luis Ignacio Sánchez Guiu (J356496)

CASACIÓN núm.: 638/2017

Ponente: Excmo. Sr. D. Francisco Marín Castán

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Luis Ignacio Sánchez

Guiu

TRIBUNAL SUPREMO
Sala de lo Civil
PLENO

Auto núm. /

Excmos. Sres. y Excmas. Sras.

D. Francisco Marín Castán, presidente

D. Antonio Salas Carceller

D. Francisco Javier Arroyo Fiestas

D. Ignacio Sancho Gargallo

D. Rafael Sarazá Jimena

D. Pedro José Vela Torres

D.^a M.^a Ángeles Parra Lucán

D. José Luis Seoane Spiegelberg

D. Juan María Díaz Fraile

En Madrid, a 28 de noviembre de 2019.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Francisco Marín Castán.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- *Litigio en el que se plantea la cuestión prejudicial.*

1.- El día 3 de abril de 2014 tuvo lugar un accidente de circulación por salida de la vía y posterior vuelco de un vehículo articulado formado por un camión-tractor o cabeza tractora y un semirremolque. El accidente fue debido a la conducta negligente del conductor de la cabeza tractora.

2.- En esa fecha el semirremolque era propiedad de Caixarenting, S.A.U. y estaba arrendado en régimen de arrendamiento financiero a Primafrío, S.L. (en adelante Primafrío), empresa que tenía cubiertos los daños propios del citado vehículo mediante póliza suscrita con la entidad Ges, Seguros y Reaseguros, S.A. (en adelante GES). La responsabilidad civil obligatoria del semirremolque por daños a terceros estaba asegurada por la entidad Seguros Bilbao (ajena a este litigio).

Por su parte, la cabeza tractora era propiedad de la entidad portuguesa Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería LDA (en adelante Doctrans), y estaba asegurada de responsabilidad civil obligatoria en la entidad también portuguesa Acoreana, cuya representación en España correspondía a la entidad Van Ameyde España, S.A. (Van Ameyde & Aficresa, S.A. según escritura de poder, en adelante Van Ameyde).

Tanto la empresa española arrendataria financiera del semirremolque (Primafrío) como la portuguesa dueña de la cabeza tractora (Doctrans) eran sociedades participadas como socio único (con el 100% de su capital) por la mercantil Krone-Mur Servifrío, S.L.

3.- GES indemnizó a Primafrío en 34.977,33 euros por los daños del semirremolque (importe de los daños sufridos por el semirremolque menos la franquicia).

4.- El 13 de marzo de 2015, la aseguradora del semirremolque (GES) presentó la demanda origen del presente litigio contra la aseguradora de la cabeza tractora (Van Ameyde), pidiendo la condena de Van Ameyde a indemnizar a GES en esa cantidad de 34.977,33 euros más sus intereses legales. Alegaba, en síntesis, que conforme a la normativa vigente cuando ocurrieron los hechos tanto la cabeza tractora como el semirremolque eran vehículos independientes, pertenecientes a propietarios distintos y cada uno con su propio aseguramiento

obligatorio, por lo que el semirremolque no podía ser considerado como carga o cosa transportada por la cabeza tractora.

5.- Van Ameyde se opuso a la demanda. Alegó que debía ser desestimada por ser aplicables al caso las exclusiones de cobertura previstas en el art. 5.2 del texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre (en adelante LRCSCVM), porque conforme al inciso segundo de esa norma el seguro obligatorio de la cabeza tractora no cubría los daños que sufrieran las cosas transportadas, debiéndose entender en este caso que el semirremolque era cosa transportada o carga de la cabeza tractora.

6.- El Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado dictó sentencia de fecha 14 de julio de 2016 desestimando la demanda. Consideró que, de las exclusiones de cobertura previstas para el seguro obligatorio de vehículos de motor en el art. 5.2 LRCSCVM, era de aplicación al caso la del inciso segundo, referente a los daños que sufrieran las cosas transportadas por la cabeza tractora, pues el semirremolque debía considerarse «carga o bien transportado».

7.- La demandante GES interpuso recurso de apelación solicitando la estimación de la demanda por no estar conforme con la equiparación del semirremolque a las cosas transportadas. Insistió en que dicha exclusión de cobertura -como toda exclusión, de interpretación restrictiva- únicamente se refería a los daños sufridos «por las cosas en él [vehículo asegurado] transportadas», y no a las cosas transportadas «por» el vehículo asegurado, como en este caso era el semirremolque en cuanto vehículo independiente de la cabeza tractora, con seguro obligatorio propio y, por lo tanto, tercero respecto del seguro obligatorio que cubría la responsabilidad civil de la cabeza tractora. La demandada se opuso al recurso insistiendo en que el semirremolque era carga de la cabeza tractora porque se trataba de un vehículo que se acoplaba a la cabeza tractora para que esta le transfiriera parte sustancial de su masa.

8.- La Audiencia Provincial de Huelva, sección 2.^a, dictó sentencia de fecha 22 de diciembre de 2016 por la que, estimando el recurso, estimó íntegramente la demanda. Consideró que el semirremolque no debía ser considerado carga de

la cabeza tractora: en primer lugar, porque el inciso segundo del art. 5.2 LRCSCVM se refiere a los daños sufridos «por las cosas en él [vehículo asegurado] transportadas», y no a las cosas transportadas «por» el vehículo asegurado; y en segundo lugar, por no ser aceptable el argumento de que el semirremolque influye en la conducción al dificultar la maniobra y contribuir a la pérdida de control del conductor de la cabeza tractora interfiriendo así en la causa del accidente, pues también en un vehículo destinado al transporte de viajeros estos son carga y pueden influir en la conducción, sin que por esta razón los viajeros sean responsables en caso de accidente.

SEGUNDO.- *Recurso de casación y cuestión prejudicial.*

1.- Contra la sentencia de la Audiencia Provincial, Van Ameyde interpuso recurso de casación, fundado en infracción del art. 5.2 LRCSCVM, y pidió la desestimación de la demanda por estar excluidos los daños sufridos por el semirremolque de la cobertura del seguro obligatorio de la cabeza tractora. El recurso fue admitido a trámite.

2.- Después de varias sesiones de deliberación para la decisión del recurso se valoró la pertinencia de dirigir al Tribunal de Justicia una petición de decisión prejudicial, por lo que se acordó oír a las partes sobre la procedencia de plantear dicha petición. Ambas partes se han mostrado conformes con su planteamiento, y Van Ameyde, en particular, ha pedido que en la cuestión se especifique que el semirremolque conformaba una unidad funcional con la cabeza tractora, a cuyo conductor le era imputable la responsabilidad por el accidente.

TERCERO.- *Identificación de las partes*

1.- Las partes en el litigio principal son Ges, Seguros y Reaseguros, S.A., representada por el procurador D. Antonio Álvarez Buylla, como parte demandante y recurrida en casación, y Van Ameyde España, S.A., representada por la procuradora D.^a Isabel Castizo Reyes, como parte demandada y recurrente en casación.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- *Derecho de la Unión*

1.- 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, contiene en su artículo 1 las siguientes definiciones:

«1) “vehículo”: todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados.

»2) “perjudicado”: toda persona que tiene derecho a la reparación del daño causado por un vehículo».

Según su art. 3 («Obligación de asegurar los vehículos automóviles»):

«Cada Estado miembro adoptará todas las medidas apropiadas, sin perjuicio de la aplicación del artículo 5, para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio, sea cubierta mediante un seguro.

[...]

»El seguro contemplado en el párrafo primero cubrirá obligatoriamente los daños materiales y corporales».

2.- De acuerdo con esta normativa, el Tribunal de Justicia ha declarado que cualquier vehículo matriculado en la Unión Europea (UE) que cuente con permiso de circulación, y que por tanto sea apto para circular, debe estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil (sentencia de 4 de septiembre de 2018, asunto C-80/17).

3.- Aunque la cabeza tractora y el semirremolque son vehículos independientes, y como tales sujetos a aseguramiento obligatorio por separado, la citada Directiva no contiene previsión expresa sobre cómo ha de determinarse la responsabilidad, ni frente a terceros ni entre sí, en caso de accidente en el que esté implicado ese conjunto de vehículos.

SEGUNDO. - *Derecho nacional.*

1.- El art. 1 LRCSCVM ⁽¹⁾(«De la responsabilidad civil») dispone en su apdo. 1:

«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.

»[...]

» El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con este por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño».

El art. 2 LRCSCVM («De la obligación de asegurarse») dispone en su apdo. 1:

«Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1[...]».

2.- El artículo 1 del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto 1507/2008, de 12 septiembre⁽²⁾, dispone en su apdo. 1:

«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 [...]».

Asimismo, el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre⁽³⁾, incorpora (anexo II) un catálogo de clases y categorías de vehículos, y cataloga en su art. 5 la cabeza tractora y el semirremolque como vehículos independientes, aunque ambos puedan configurar conjuntamente un vehículo articulado.

3.- Según la jurisprudencia del Tribunal Supremo, la responsabilidad de los distintos elementos del vehículo articulado frente a terceros perjudicados es solidaria, y el art. 19 del citado Reglamento del seguro obligatorio («Concurrencia de daños y causantes»), apdo. 2, regula cómo han de repartirse internamente las responsabilidades:

«Cuando los dos vehículos intervinientes fueran una cabeza tractora y el remolque o semirremolque a ella enganchado, o dos remolques o semirremolques, y no pudiera determinarse la entidad de las culpas concurrentes, cada asegurador contribuirá al cumplimiento de dichas obligaciones de conformidad con lo pactado en los acuerdos entre aseguradoras o, en su defecto, en proporción a la cuantía de la prima anual de riesgo que corresponda a cada vehículo designado en la póliza de seguro suscrita».

Sin embargo, este precepto no determina cómo han de responder entre sí los aseguradores de los distintos vehículos que conforman el conjunto articulado cuando, como ocurre en el presente caso, los daños sufridos por uno de ellos (el semirremolque) sean exclusivamente imputables al otro, en este caso por ser debidos a la conducta negligente del conductor de la cabeza tractora. Es decir, no soluciona el problema de si los daños materiales causados al semirremolque deben estar cubiertos o no por el seguro obligatorio de la cabeza tractora.

4.- El art. 5 LRCSCVM («Ámbito material y exclusiones») dispone en su apdo. 2:

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

TERCERO.- *Dudas que justifican el planteamiento de la cuestión prejudicial*

1.- La sentencia recurrida en casación interpreta el art. 5 LRCSCVM en el sentido de que el semirremolque no tiene la consideración de cosa transportada o carga de la cabeza tractora, y por ello considera que no es aplicable la exclusión de cobertura y que los daños del semirremolque sí estaban cubiertos por el seguro obligatorio de la cabeza tractora. La parte demandada, recurrente en casación, defiende que sí es carga y que sus daños están excluidos de la cobertura del seguro obligatorio, sobre todo si se considera que el accidente se produjo cuando la cabeza tractora y el semirremolque formaban una unidad funcional.

2.- Estas dos interpretaciones opuestas del art. 5 LRCSCVM aparecen también en sentencias de las Audiencias Provinciales, tribunales de apelación de la jurisdicción civil y mercantil en España.

Por ejemplo, en casos como el presente consideran que los daños del semirremolque sí están excluidos de la cobertura del seguro obligatorio del

camión-tractor o cabeza tractora la sentencia de 23 de noviembre de 2016 de la Audiencia Provincial de León, sección 2.^a (ECLI: APLE: 2016: 1102) o la sentencia de 30 de enero de 2019 de la Audiencia Provincial de Araba, sección 1.^a (ECLI: ES: APVI: 2019: 66). Alguna de estas sentencias citan en su apoyo la sentencia de esta Sala de lo Civil del Tribunal Supremo de 1 de abril de 1996 (ECLI: ES: TS: 1996: 2006), que consideró excluidos los daños del semirremolque en virtud de una cláusula del seguro voluntario de responsabilidad civil del camión-tractor o cabeza tractora cuya redacción era muy similar a la del art. 5 LRCSCVM.

Por el contrario, consideran que los daños del semirremolque no están excluidos del seguro obligatorio del camión-tractor o cabeza tractora la sentencia de 29 de mayo de 2019 de la Audiencia Provincial de Barcelona, sección 1.^a (ECLI. ES: APB: 2019: 5826) o la sentencia de 16 de mayo de 2019 de la Audiencia Provincial de Alicante, sección 5.^a (ECLI. ES: APA: 2019: 1306).

3.- Según el artículo 1, apartado 6, del Código Civil español, «la jurisprudencia complementará el ordenamiento jurídico con la doctrina que, de modo reiterado, establezca el Tribunal Supremo al interpretar y aplicar la ley, la costumbre y los principios generales de derecho».

Según el artículo 477, apartado 3, de la Ley de Enjuiciamiento Civil española, «se considerará que un recurso presenta interés casacional cuando la sentencia recurrida [...] resuelva puntos y cuestiones sobre las que exista jurisprudencia contradictoria de las Audiencias Provinciales [...]».

4.- Conforme a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia interpretativa del art. 267 TFUE, cuando el tribunal nacional entienda aplicable a un caso una norma interna que considere contraria al ordenamiento europeo viene obligado a plantear la cuestión prejudicial, siempre que sus dudas no pueda resolverlas por sí mismo y que contra su resolución no quepa recurso ordinario alguno (STJUE de 9 de septiembre de 2015, C-160/14).

5.- La duda que se plantea esta sala, y por la que ha decidido dirigir al Tribunal de Justicia la presente petición de decisión prejudicial, consiste en si la interpretación del art. 5 LRCSCVM que excluye de la cobertura del seguro obligatorio del camión-tractor o cabeza tractora los daños del semirremolque en

casos como los del litigio principal, por considerar que el semirremolque es equiparable a la carga o a las «cosas transportadas», o incluso por considerar que la cabeza-tractora y el semirremolque forman un solo vehículo cuyos respectivos seguros obligatorios sólo cubrirían los daños materiales a terceros distintos de los propietarios de uno y otro vehículo, menoscaba o disminuye la cobertura de los daños materiales por el seguro obligatorio de automóviles establecida en el artículo 3, párrafo último, de la Directiva 2009/103/CE en relación con el artículo 1 de la misma Directiva.

PARTE DISPOSITIVA

LA SALA ACUERDA: En virtud de lo expuesto, el pleno de la Sala Primera, de lo Civil, del Tribunal Supremo del Reino de España acuerda plantear ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea la siguiente petición de decisión prejudicial:

¿Se opone al artículo 3, párrafo último, de 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, en relación con el artículo 1 de la misma Directiva, una interpretación de la normativa nacional (artículo 5, apartado 2, de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor) que, en casos como los del litigio principal, considera que los daños del semirremolque están excluidos de la cobertura del seguro obligatorio del camión-tractor o cabeza tractora por equiparar el semirremolque a las cosas transportadas en el camión-tractor o cabeza tractora, o incluso por considerar que a los efectos de los daños materiales el semirremolque forma un solo vehículo con el camión-tractor o cabeza tractora?.

La presente resolución es firme y contra ella no cabe recurso alguno.

Así lo acuerdan, mandan y firman los Excmos. Sres. Magistrados indicados al margen.

⁽¹⁾Texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, publicado en el Boletín Oficial del Estado de 5 de noviembre de 2004.

⁽²⁾Publicado en el Boletín Oficial del Estado de 13 de septiembre.

⁽³⁾Publicado en el Boletín Oficial del Estado de 26 de enero de 1999.