



www.civil-mercantil.com

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Sentencia de 4 de septiembre de 2014

Sala Tercera

Asunto C-162/13

SUMARIO:

Seguros. Responsabilidad civil. Vehículos a motor. Concepto de «circulación de vehículos». 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 del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad debe interpretarse en el sentido de que en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada disposición se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo. Así pues, puede estar comprendida en ese concepto la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor, como en el litigio principal, extremo que corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar.

PRECEPTOS:

Directiva 72/166/CE (Aproximación a las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles), arts. 3.1 y 4.

Directiva 73/239/CEE (Coordinación de disposiciones relativas al acceso a la actividad del seguro directo distinto del seguro de vida), art. 1 y anexo.

Directiva 84/5/CE (Aproximación a las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles), arts. 1, 2.1 y 3.

Directiva 90/232/CEE (Aproximación a las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles), arts. 1, 1 bis y 4 quater.

Directiva 2000/26/CE (Seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles), art. 3.

PONENTE:

Don E. Jarašiūnas.



www.civil-mercantil.com

En el asunto C-162/13,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Vrhovno sodišče (Eslovenia), mediante resolución de 11 de marzo de 2013, recibida en el Tribunal de Justicia el 29 de marzo de 2013, en el procedimiento entre

Damijan Vnuk

y

Zavarovalnica Triglav d.d.,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. M. Ilešič, Presidente de Sala, y los Sres. C.G. Fernlund, A. Ó Caoimh, la Sra. C. Toader y el Sr. E. Jarašiūnas (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. P. Mengozzi;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre del Gobierno alemán, por el Sr. T. Henze, la Sra. J. Kemper y el Sr. J. Möller, en calidad de agentes;

- en nombre de Irlanda, por el Sr. A. Joyce y las Sras. E. Creedon y L. Williams, en calidad de agentes, asistidos por el Sr. C. Toland, BL;

- en nombre de la Comisión Europea, por la Sra. B. Rous Demiri y el Sr. K.Ph. Wojcik, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 26 de febrero de 2014;

dicta la siguiente

Sentencia

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de



www.civil-mercantil.com

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, p. 1; EE 13/02, p. 113; en lo sucesivo, «Primera Directiva»).

2. Dicha petición se presentó en el marco de un litigio entre el Sr. Vnuk y Zavarovalnica Triglav d.d. (en lo sucesivo, «Zavarovalnica Triglav»), en relación con el pago de una indemnización derivada del seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles (en lo sucesivo, «seguro obligatorio»).

Marco jurídico

Derecho de la Unión

3. Los considerandos quinto a séptimo de la Primera Directiva enuncian lo siguiente:

«Considerando que es deseable que [...] se adopten medidas para liberalizar aún más el régimen de circulación de las personas y de los vehículos automóviles en el tráfico de viajeros entre los Estados miembros; [...]

Considerando que este tipo de facilidades al tráfico de viajeros constituye un nuevo paso hacia la apertura recíproca de los mercados de los Estados miembros, introduciendo condiciones análogas a las de un mercado interior;

Considerando que puede suprimirse el control de la carta verde para los vehículos estacionados habitualmente en un Estado miembro que penetren en el territorio de otro Estado miembro [...]

4. El artículo 1 de la Primera Directiva establece:

«A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

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.

[...]»

5. A tenor del artículo 3, apartado 1, de dicha Directiva:



www.civil-mercantil.com

«Cada Estado miembro adoptará todas las medidas oportunas, sin perjuicio de la aplicación del artículo 4, para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio, sea cubierta mediante un seguro. Los daños que se cubran, así como las modalidades de dicho seguro, se determinarán en el marco de tales medidas».

6. El artículo 4 de la citada Directiva establece:

«Cada Estado miembro podrá establecer excepciones a las disposiciones del artículo 3:

[...]

b) en lo que se refiere a ciertos tipos de vehículos o ciertos vehículos que tengan una matrícula especial, cuya relación se determinará por este Estado, notificándose al resto de los Estados miembros y a la Comisión [Europea].

[...]»

7. El artículo 1, 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 (DO L 8, p. 17; EE 13/15, p. 244; en lo sucesivo, «Segunda Directiva»), dispone:

«El seguro contemplado en el apartado 1 del artículo 3 de la [Primera Directiva] cubrirá obligatoriamente los daños materiales y los daños corporales».

8. El apartado 2 del citado artículo fijó los importes mínimos que deben ser garantizados por ese seguro obligatorio. Dichos importes fueron reevaluados por la 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, p. 14), la cual ha introducido asimismo en la Segunda Directiva una disposición que tiene por objeto garantizar la revisión regular de esos importes en función del índice de precios de consumo europeo.

9. A tenor del artículo 1, apartado 4, párrafo primero, de la Segunda Directiva, «cada Estado miembro creará o autorizará un organismo que tendrá por misión reparar, al menos hasta los límites de la obligación del aseguramiento, los daños materiales o corporales causados por un vehículo no identificado o por el cual no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento». El párrafo cuarto de esta disposición establecía además que «los Estados miembros podrán



www.civil-mercantil.com

limitar o excluir la intervención de dicho organismo en caso de daños materiales causados por un vehículo no identificado». Sin embargo, esa posibilidad fue excluida enseguida por la Directiva 2005/14 «cuando el organismo haya indemnizado por daños corporales significativos a alguna víctima del mismo accidente en el que un vehículo no identificado hubiera causado daños materiales».

10. El artículo 2, apartado 1, de la Segunda Directiva dispone:

«Cada Estado miembro tomará las medidas apropiadas para que toda disposición legal o cláusula contractual que esté contenida en un póliza de seguros librada de conformidad con el apartado 1 del artículo 3 de la [Primera Directiva], que excluye del seguro la utilización o la conducción de vehículos por:

- personas que no estén ni expresa ni implícitamente autorizadas para ello,

o

- personas no titulares de un permiso que les permita conducir el vehículo de que se trate,

o

- personas que no cumplan las obligaciones legales de orden técnico referentes al estado y seguridad del vehículo de que se trate,

sea reputada sin efecto en lo que se refiere al recurso de los terceros, víctimas de un siniestro, para la aplicación del apartado 1 del artículo 3 de la [Primera Directiva].

[...]»

11. A tenor del artículo 3 de la Segunda Directiva:

«Los miembros de la familia del asegurado, del conductor o de cualquier otra persona cuya responsabilidad civil esté comprometida en el siniestro y cubierta por el seguro mencionado en el apartado 1 del artículo 1, no podrán ser excluidos en razón de dicho vínculo de parentesco del beneficio del seguro de daños corporales por ellos sufridos».

12. El artículo 1 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 (DO L 129, p. 33), en su versión modificada por la Directiva 2005/14 (en lo sucesivo, «Tercera Directiva»), precisa:



www.civil-mercantil.com

«[...] el seguro a que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 72/166/CEE cubrirá la responsabilidad por daños corporales de todos los ocupantes, con excepción del conductor, derivados de la circulación de un vehículo.

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que las disposiciones legales o cláusulas contractuales incluidas en una póliza de seguro que excluyan a un ocupante de la cobertura de seguro sobre la base de que éste supiera o debiera haber sabido que el conductor del vehículo se encontraba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia tóxica en el momento del accidente sean consideradas sin efecto en relación con las declaraciones de siniestros de dicho ocupante.

[...]»

13. El artículo 1 *bis* de la Tercera Directiva dispone:

«El seguro mencionado en el artículo 3, apartado 1, de la [Primera Directiva] cubrirá los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas, quienes, como consecuencia de un accidente en el que intervenga un vehículo automóvil, tendrán derecho a ser indemnizados de conformidad con el Derecho civil nacional. [...]»

14. A tenor del artículo 4 *quater* de la citada Directiva:

«Las compañías de seguros no podrán oponer franquicias a la parte perjudicada de un accidente en lo que respecta al seguro mencionado en el artículo 3, apartado 1, de la [Primera Directiva]».

15. La Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles) (DO L 181, p. 65), prevé en su artículo 3, bajo el título «Acción directa»:

«Los Estados miembros velarán por que los perjudicados [...] tengan derecho a interponer una acción directa contra la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil del tercero responsable».

16. Por otra parte, la Directiva 73/239/CEE del Consejo, de 24 de julio de 1973, Primera Directiva sobre coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas

relativas al acceso a la actividad del seguro directo distinto del seguro de vida, y a su ejercicio (DO L 288, p. 3; EE 06/01, p. 143), en su versión resultante de la Directiva 84/641/CEE del Consejo, de 10 de diciembre de 1984 (DO L 339, p. 21; EE 06/02, p. 150), dispone en su artículo 1:

«1. La presente Directiva se aplicará al acceso a la actividad no asalariada del seguro directo [...] practicada por las empresas establecidas en el territorio de un Estado miembro o que deseen establecerse en él, así como al ejercicio de dicha actividad.

[...]

3. La clasificación por ramos de las actividades contempladas en el presente artículo se indica en el Anexo».

17. El anexo a esta Directiva precisa:

«A. Clasificación de los riesgos por ramos

[...]

10. *Responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles*

Toda responsabilidad resultante del empleo de vehículos terrestres automóviles (comprendida la responsabilidad del transportista).

[...]»

Derecho esloveno

18. El artículo 15 de la Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (Ley del seguro obligatorio del automóvil; en lo sucesivo, «ZOZP») establece:

«El propietario de un vehículo deberá celebrar un contrato de seguro de responsabilidad civil por los daños ocasionados a terceros por el uso de vehículos: fallecimiento, daños corporales, problemas de salud, destrucción de bienes y daños materiales [...], con excepción de la responsabilidad por daños en los bienes que ha aceptado transportar. [...]».

Litigio principal y cuestión prejudicial

19. De la resolución de remisión resulta que, el 13 de agosto de 2007, durante la colocación de pacas de heno en una era, un tractor dotado de remolque, al maniobrar marcha atrás para situar el remolque en el patio de la granja, derribó la escalera en la que estaba subido el Sr.

Vnuk, lo que provocó la caída de éste. El Sr. Vnuk presentó una demanda de indemnización para la obtención del pago de 15 944,10 euros en concepto de indemnización por daños no patrimoniales, más los intereses de demora, contra Zavarovalnica Triglav, la compañía de seguros con la que el propietario del tractor había celebrado un contrato de seguro obligatorio.

20. El juez de primera instancia desestimó dicha demanda. El órgano jurisdiccional de segunda instancia desestimó el recurso presentado por el Sr. Vnuk contra dicha resolución y señaló que la póliza de seguro obligatorio de circulación de automóviles cubría el perjuicio causado por la utilización de un tractor como medio de transporte, pero no el ocasionado por la utilización de un tractor como maquinaria de trabajo o como medio de remolque.

21. El órgano jurisdiccional remitente autorizó al Sr. Vnuk a presentar un recurso de casación contra esta resolución en la medida en que versa sobre la utilización del tractor como «vehículo», en el sentido del artículo 15 de la ZOZP.

22. Ante el órgano jurisdiccional remitente, el Sr. Vnuk alega que el concepto de «utilización de un vehículo en la circulación» no puede limitarse a la circulación en las vías públicas y que, además, en el momento del hecho dañoso controvertido en el litigio principal, el conjunto formado por el tractor y su remolque constituían ciertamente un vehículo que circulaba y que se trataba de la parte final del trayecto. Zavarovalnica Triglav sostiene, en cambio, que el asunto principal versa sobre la utilización de un tractor no en su función de vehículo destinado a la circulación vial, sino en el contexto de un trabajo en el henil de una era.

23. El órgano jurisdiccional remitente indica que la ZOZP no define el concepto de «utilización de vehículos», pero esta laguna ha sido colmada por la jurisprudencia. A este respecto, señala que el objetivo principal del seguro obligatorio con arreglo a la ZOZP consiste en la socialización del riesgo y en la necesidad de proteger las necesidades de los perjudicados y de los pasajeros en el marco de la circulación vial. Según el órgano jurisdiccional remitente, en virtud de la jurisprudencia eslovena, para valorar si determinado daño está cubierto o no por el seguro obligatorio, no es decisivo, sin embargo, si dicho daño se ha producido en una vía pública. No obstante, no existe cobertura en virtud del seguro obligatorio cuando se utiliza el vehículo como maquinaria de trabajo, por ejemplo en una superficie agrícola, puesto que en ese caso no se trata de circulación vial.

24. El órgano jurisdiccional remitente señala que las diferentes Directivas relativas al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles —a saber, las Directivas Primera a Tercera, la Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles y la



www.civil-mercantil.com

Directiva 2005/14 (en lo sucesivo, conjuntamente, «Directivas relativas al seguro obligatorio»)– hacen referencia a la «circulación», a la «circulación vial» o también a los «usuarios de las vías públicas», pero no precisan qué puede considerarse circulación de vehículos y cuál es el criterio decisivo a este respecto. Por lo tanto, es posible entender que el seguro obligatorio únicamente cubre los daños causados por un vehículo en el ámbito de la circulación vial o que cubre cualquier daño que esté relacionado de cualquier forma con la utilización o el funcionamiento de un vehículo, con independencia de que la situación pueda o no definirse como una situación de circulación.

25. En esas circunstancias, el Vrhovno sodišče (Tribunal Supremo) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿El concepto de "circulación de vehículos" a los efectos del artículo 3, apartado 1, de la [Primera Directiva] debe interpretarse en el sentido de que no incluye las circunstancias del caso de autos, en el que el asegurado de la parte recurrida golpeó la escalera del recurrente con un tractor dotado de remolque durante la colocación de pacas de heno en la superficie del henil, puesto que estos hechos no tuvieron lugar en el ámbito de la circulación vial?»

Sobre las solicitudes de reapertura de la fase oral

26. Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 28 de marzo de 2014, Irlanda solicitó al Tribunal de Justicia que ordenara la reapertura de la fase oral del procedimiento, conforme al artículo 83 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia. En apoyo de su solicitud, dicho Estado miembro invoca la necesidad, en el caso de que el Tribunal de Justicia siguiera las conclusiones presentadas por el Abogado General, de limitar en el tiempo los efectos de la presente sentencia y, por lo tanto, la necesidad de reabrir la fase oral del procedimiento para que pueda formular sus alegaciones en apoyo de su solicitud de limitación de los efectos de la sentencia en el tiempo.

27. Mediante escritos presentados en la Secretaría del Tribunal de Justicia respectivamente los días 15 y 21 de mayo de 2014, los Gobiernos del Reino Unido y alemán pidieron asimismo la reapertura de dicha fase oral, en aplicación del citado artículo 83. En apoyo de su solicitud, el Gobierno del Reino Unido alega que las conclusiones presentadas por el Abogado General adolecen de varios errores, respecto a los cuales desea presentar observaciones. Por su parte, el Gobierno alemán sostiene que esas conclusiones abordan una alegación que no ha sido debatida entre las partes, a saber, la existencia de una eventual laguna en la Primera Directiva, que debería subsanarse, y que el Tribunal de Justicia no está suficientemente informado para pronunciarse al respecto.



www.civil-mercantil.com

28. Con arreglo al artículo 83 del Reglamento de Procedimiento, el Tribunal de Justicia podrá ordenar, en cualquier momento, tras oír al Abogado General, la reapertura de la fase oral del procedimiento, en particular si estima que la información de que dispone es insuficiente o cuando una parte haya invocado ante él, tras el cierre de esta fase, un hecho nuevo que pueda influir decisivamente en su resolución, o también cuando el asunto deba resolverse basándose en un argumento que no fue debatido entre las partes o los interesados mencionados en el artículo 23 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

29. En el caso de autos, el Tribunal de Justicia, tras oír al Abogado General, considera que dispone de todos los elementos necesarios para responder a la cuestión planteada por el órgano jurisdiccional remitente y que no debe examinarse el asunto a la luz de un hecho nuevo que pueda influir decisivamente en su resolución o de un argumento que no fue debatido entre las partes ante él.

30. Además, en cuanto a las críticas realizadas a las conclusiones del Abogado General, es preciso recordar, por un lado, que ni el Estatuto del Tribunal de Justicia ni su Reglamento de Procedimiento prevén la posibilidad de que las partes interesadas presenten observaciones en respuesta a las conclusiones presentadas por el Abogado General (auto Emesa Sugar, C-17/98, EU:C:2000:69, apartado 2, y sentencia Döhler Neuenkirchen, C-262/10, EU:C:2012:559, apartado 29).

31. Por otra parte, en virtud del artículo 252 TFUE, párrafo segundo, el Abogado General tiene la función de presentar públicamente, con toda imparcialidad e independencia, conclusiones motivadas sobre los asuntos que, de conformidad con el Estatuto del Tribunal de Justicia, requieran su intervención. A este respecto, el Tribunal de Justicia no está vinculado por las conclusiones del Abogado General ni por la motivación que éste desarrolla para llegar a las mismas. Por consiguiente, el hecho de que una parte no esté de acuerdo con las conclusiones del Abogado General no puede constituir en sí mismo un motivo que justifique la reapertura de la fase oral, sin importar cuáles sean las cuestiones examinadas en dichas conclusiones (sentencias Hogan Lovells International, C-229/09, EU:C:2010:673, apartado 26; E.ON Energie/Comisión, C-89/11 P, EU:C:2012:738, apartado 62, y Weber, C-438/12, EU:C:2014:212, apartado 30).

32. Por consiguiente, deben rechazarse las solicitudes de reapertura de la fase oral del procedimiento presentadas por el Gobierno alemán, Irlanda y el Gobierno del Reino Unido.

Sobre la cuestión prejudicial

33. Mediante su cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que están comprendidas en el concepto de «circulación de vehículos» circunstancias como las controvertidas en el litigio principal, a saber, la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor.

34. El Gobierno alemán e Irlanda sostienen que la obligación de aseguramiento prevista en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva sólo afecta a las situaciones en el ámbito de la circulación vial y que, por lo tanto, no se aplica a circunstancias como las del litigio principal.

35. En cambio, la Comisión considera que esta disposición se aplica a la utilización de vehículos, como medios de transporte o como maquinaria de trabajo, en cualquier espacio, tanto público como privado, donde pueden producirse riesgos inherentes a la utilización de vehículos, con independencia de que éstos estén o no en movimiento.

36. Según el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, cada Estado miembro adoptará todas las medidas oportunas, sin perjuicio de la aplicación del artículo 4, para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio sea cubierta mediante un seguro.

37. El concepto de vehículo se precisa en el artículo 1, número 1, de la citada Directiva, según el cual debe entenderse por «vehículo» en el sentido de esta Directiva «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».

38. Es preciso señalar que un tractor dotado de remolque responde a esta definición. A este respecto, cabe indicar que ésta es independiente del uso que se hace o que pueda hacerse del vehículo de que se trata. Por lo tanto, el hecho de que un tractor, eventualmente dotado de remolque, pueda, en determinadas circunstancias, ser utilizado como maquinaria agrícola es irrelevante a efectos de la constatación de que tal vehículo responde al concepto de «vehículo» que figura en el artículo 1, número 1, de la Primera Directiva.

39. Sin embargo, de lo antedicho no resulta necesariamente que un tractor dotado de remolque esté sujeto a la obligación de aseguramiento de la responsabilidad civil prevista en el artículo 3, apartado 1, de dicha Directiva. En efecto, por un lado, con arreglo a dicha disposición, es necesario que ese vehículo tenga su estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro, requisito cuyo cumplimiento no se discute en el litigio principal. Por otro lado, en aplicación del artículo 4, letra b), de la citada Directiva, cada Estado miembro puede establecer excepciones a lo dispuesto en el artículo 3 de ésta en lo que se refiere a



www.civil-mercantil.com

ciertos tipos de vehículos o ciertos vehículos que tengan una matrícula especial, cuya relación se determinará por este Estado, notificándose al resto de los Estados miembros y a la Comisión.

40. De las consideraciones anteriores resulta que un tractor dotado de remolque está sujeto a la obligación prevista en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva cuando tiene su estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro que no ha excluido ese tipo de vehículo del ámbito de aplicación de la citada disposición.

41. En cuanto a la cuestión de si debe considerarse que la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor está o no comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» al que se refiere dicha disposición, procede señalar, de entrada, que ese concepto no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro.

42. En efecto, ni el artículo 1 de la Primera Directiva, ni el artículo 3, apartado 1, de ésta, ni ninguna otra disposición de la citada Directiva o de las otras directivas relativas al seguro obligatorio remiten al Derecho de los Estados miembros por lo que se refiere a ese concepto. Pues bien, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, de las exigencias tanto de la aplicación uniforme del Derecho de la Unión como del principio de igualdad se desprende que el tenor de una disposición de Derecho de la Unión que no contenga una remisión expresa al Derecho de los Estados miembros para determinar su sentido y su alcance normalmente debe ser objeto en toda la Unión Europea de una interpretación autónoma y uniforme, que debe buscarse teniendo en cuenta no sólo el tenor de la disposición, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forme parte (véase, en este sentido, la sentencia Omejc, C-536/09, EU:C:2011:398, apartados 19 y 21 y jurisprudencia citada).

43. Por lo que se refiere, en primer lugar, a los términos empleados en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, de un examen comparado de las distintas versiones lingüísticas de esa disposición resulta que ésta presenta divergencias en cuanto al tipo de situación contemplado por la obligación de aseguramiento que prevé, divergencias que se encuentran además en el propio título de esa Directiva, en particular en sus versiones inglesa y francesa.

44. Así pues, en francés, al igual que en español, griego, italiano, neerlandés, polaco y portugués, el citado artículo 3, apartado 1, hace referencia a la obligación de cubrir la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos, dando a entender que esa obligación de aseguramiento se refiere únicamente a los accidentes causados en el ámbito de la circulación vial, como sostienen el Gobierno alemán e Irlanda.

45. No obstante, las versiones inglesa, así como búlgara, checa, estonia, letona, maltesa, eslovaca, eslovena y finesa de esa misma disposición, se remiten al concepto de «utilización» de vehículos, sin otras precisiones, mientras que las versiones danesa, alemana, lituana, húngara, rumana y sueca hacen referencia, de modo más general, a la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil para los vehículos y parecen imponer así la obligación de garantizar la responsabilidad civil resultante de la utilización o del funcionamiento de un vehículo, con independencia de si esa utilización o funcionamiento se produce o no en el ámbito de la circulación vial.

46. Según jurisprudencia reiterada, una interpretación puramente literal de una o varias versiones lingüísticas de un texto plurilingüe de Derecho de la Unión, prescindiendo de las demás, no puede sin embargo prevalecer, ya que la aplicación uniforme de las disposiciones del Derecho de la Unión exige que sean interpretadas a la luz de las versiones de todas las lenguas (véanse, en este sentido, las sentencias Jany y otros, C-268/99, EU:C:2001:616, apartado 47 y jurisprudencia citada, y Comisión/España, C-189/11, EU:C:2013:587, apartado 56 y jurisprudencia citada). En caso de divergencia entre las distintas versiones lingüísticas de una disposición de la Unión, la norma de que se trate debe interpretarse en función de la estructura general y de la finalidad de la normativa en la que se integra (véanse, en este sentido, las sentencias ZVK, C-300/05, EU:C:2006:735, apartado 16 y jurisprudencia citada; Haasová, C-22/12, EU:C:2013:692, apartado 48, y Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 39).

47. Por consiguiente, en segundo lugar, es preciso acudir a la estructura general y a la finalidad de la normativa de la Unión en materia de seguro obligatorio, en la que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva se integra.

48. A este respecto, es preciso señalar que ninguna de las Directivas relativas al seguro obligatorio contiene definición alguna de lo que se debe entender por los conceptos de «accidente», «siniestro», «circulación» o «utilización de vehículos», en el sentido de esas Directivas.

49. Sin embargo, esos conceptos deben entenderse a la luz del doble objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por un vehículo automóvil y de la liberalización de la circulación de las personas y de los mercados en la perspectiva de la realización del mercado interior perseguido por esas Directivas.

50. Así pues, la Primera Directiva forma parte de una serie de Directivas que han venido precisando progresivamente las obligaciones de los Estados miembros en materia de

responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos. Pues bien, aunque el Tribunal de Justicia ha declarado sistemáticamente que de los considerandos de las Directivas Primera y Segunda se desprende que el objetivo de dichas Directivas es garantizar la libre circulación tanto de los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la Unión como de los ocupantes de dichos vehículos, también ha considerado sistemáticamente que éstas tienen por objetivo asimismo garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciban un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Unión en que haya ocurrido el accidente (véanse, en este sentido, las sentencias Ruiz Bernáldez, C-129/94, EU:C:1996:143, apartado 13, y Csonka y otros, C-409/11, EU:C:2013:512, apartado 26 y jurisprudencia citada).

51. En efecto, si bien es cierto que de los considerandos quinto a séptimo de la Primera Directiva se deduce, en particular, que ésta trata de liberalizar el régimen de circulación de las personas y de los vehículos automóviles entre los Estados miembros en la perspectiva de la realización del mercado interior, suprimiendo el control de la carta verde que se efectuaba en las fronteras de los Estados miembros, perseguía asimismo un objetivo de protección de las víctimas (véase, en este sentido, la sentencia Ruiz Bernáldez, EU:C:1996:143, apartado 18).

52. Además, la evolución de la normativa de la Unión en materia de seguro obligatorio pone de manifiesto que ese objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por vehículos ha sido constantemente perseguido y reforzado por el legislador de la Unión.

53. La apreciación anterior se desprende en particular, en primer término, de los artículos 1 a 3 de la Segunda Directiva. En este sentido, el artículo 1 de ésta impuso que el seguro contemplado en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva cubriera tanto los daños materiales como los corporales. Asimismo impuso la creación por los Estados miembros de organismos que tienen por misión reparar los daños causados por los vehículos no identificados o para los cuales no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento y estableció cuantías mínimas de garantía. El artículo 2 de dicha Directiva limitó el alcance de determinadas cláusulas de exclusión previstas por vía legislativa o contractual por lo que se refiere al recurso de los terceros víctimas de un siniestro causado por la utilización o la conducción del vehículo asegurado por determinadas personas. El artículo 3 de la citada Directiva extendió el acceso al seguro para los daños corporales a los miembros de la familia del asegurado, del conductor o de cualquier otra persona cuya responsabilidad civil esté comprometida en el siniestro.

54. Seguidamente, la Tercera Directiva, en virtud de su artículo 1, extendió especialmente la cobertura del seguro a los daños corporales de todos los pasajeros distintos del conductor y la Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles, entre otras cosas, introdujo en su



www.civil-mercantil.com

artículo 3 un derecho de acción directa de los perjudicados contra la compañía de seguros que cubre la responsabilidad civil de la persona responsable.

55. Por último, la Directiva 2005/14, a través de sus artículos 2 y 4, que modifican respectivamente las Directivas Segunda y Tercera, adaptó concretamente las cuantías mínimas de garantía, y previó su revisión regular, y extendió el ámbito de intervención del organismo establecido por la Segunda Directiva y la cobertura del seguro recogido en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva a los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas. También introdujo una nueva limitación a la posibilidad de aplicar determinadas cláusulas de exclusión de la cobertura del seguro y prohibió que se opusieran franquicias a los perjudicados como consecuencia de un accidente por lo que atañe al seguro contemplado en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva.

56. Habida cuenta de todo lo anterior, y en particular del objetivo de protección perseguido por las Directivas Primera a Tercera, no puede considerarse que el legislador de la Unión haya deseado excluir de la protección conferida por esas Directivas a los perjudicados por un accidente causado por un vehículo con ocasión de su utilización, si ésta es conforme con la función habitual de dicho vehículo.

57. A este respecto, es importante señalar además que, según la parte A del anexo de la Directiva 73/239, en su versión modificada por la Directiva 84/641, el ramo de actividad del seguro directo relativo a la «responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles» hace referencia a «toda responsabilidad resultante del empleo de vehículos terrestres automóviles (comprendida la responsabilidad del transportista)».

58. En el presente asunto, es preciso indicar, por un lado, que, como se desprende de la información publicada por la Comisión, la República de Eslovenia no ha excluido, en virtud del artículo 4, letra b), de la Primera Directiva, ningún tipo de vehículo del ámbito de aplicación del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva. Por otro lado, según las indicaciones facilitadas por el órgano jurisdiccional remitente, el accidente que originó el litigio principal fue causado por un vehículo que se movía en marcha atrás para colocarse en un lugar determinado y, por lo tanto, parece haber sido causado por la utilización de un vehículo que es conforme con su función habitual, lo que no obstante incumbe al órgano jurisdiccional remitente comprobar.

59. En tales circunstancias, teniendo en cuenta todas las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que en el concepto de «circulación de vehículos»



www.civil-mercantil.com

que figura en la citada disposición se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo. Así pues, puede estar comprendida en ese concepto la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor, como en el litigio principal, extremo que corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar.

Costas

60. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados al presentar observaciones ante el Tribunal de Justicia, distintos de aquellos en que hayan incurrido dichas partes, no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) 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 la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad debe interpretarse en el sentido de que en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada disposición se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo. Así pues, puede estar comprendida en ese concepto la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor, como en el litigio principal, extremo que corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar.

Firmas

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.