

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ064645

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA*Auto de 11 de diciembre de 2019**Sala Séptima**Asunto n.º C-431/18***SUMARIO:**

Seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos. «Hecho de la circulación». «Circulación de vehículos». Daños sufridos al resbalar en una mancha de aceite procedente del vehículo propiedad de un tercero estacionado en un garaje privado. En el estado actual del Derecho de la Unión, los Estados miembros tienen libertad para definir el régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros derivados de la circulación de los vehículos, pero están obligados a garantizar que la responsabilidad civil derivada de la circulación de los vehículos automóviles aplicable según su Derecho nacional esté cubierta por un seguro conforme con las disposiciones de la Directiva 2009/103. La evolución de esta normativa pone de manifiesto que el legislador de la Unión ha perseguido y reforzado de modo constante el objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por estos vehículos. El concepto de «circulación de vehículos» no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro, sino que constituye un concepto autónomo del Derecho de la Unión que debe interpretarse teniendo en cuenta, en particular, el contexto de la mencionada Directiva y los objetivos de la normativa de la que forma parte, y no se limita a las situaciones de circulación vial, es decir, de circulación por la vía pública, sino que incluye cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual. Así, el hecho de que el vehículo que haya intervenido en un accidente estuviera inmovilizado en el momento en que se produjo no excluye, por sí solo, que el uso del vehículo en ese momento pueda estar comprendido en su función de medio de transporte y, en consecuencia, en el concepto de «circulación de vehículos»; por otra parte, el estacionamiento y el período de inmovilización del vehículo son estadios naturales y necesarios que forman parte integrante de su utilización como medio de transporte. En el presente caso, el accidente se produjo tras haberse formado una mancha de aceite no solo durante el período de estacionamiento del vehículo, sino esencialmente al arrancarlo y realizar maniobras. Pues bien, procede considerar que las maniobras de un vehículo y su estacionamiento en un garaje privado constituyen una utilización conforme con su función de medio de transporte. Por lo que respecta al escape de aceite, es preciso recordar que, desde el momento en que un coche que ha causado el accidente encaja en la definición de «vehículo» recogida en la Directiva 2009/103, no procede identificar cuál de las piezas del vehículo fue la que provocó el hecho dañoso ni determinar las funciones que esta pieza desempeña. En lo que atañe al eventual deber de cuidado de la víctima y al deber de mantenimiento y limpieza de la plaza de garaje, estas cuestiones están vinculadas a los conceptos de «culpa» y de «relación de causalidad», conceptos que se refieren a los requisitos para que se genere la responsabilidad civil, que la Directiva 2009/103 no tiene por objeto regir y, por lo tanto, son competencia, en principio, del Derecho nacional de cada Estado miembro. En virtud de lo anterior, el Tribunal de Justicia declara: el artículo 3, párrafo primero, de la 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, debe interpretarse en el sentido que está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos», que figura en esta disposición, una situación en la que un vehículo que ha realizado maniobras o que ha sido estacionado en un garaje privado, conforme a su función de medio de transporte, propicia un accidente acaecido en ese garaje.

PRECEPTOS:

Directiva 2009/103/CE (seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles), arts. 1, 3 y 13.1 c).
RDLeg. 8/2004 (TRLRCSCVM), arts. 1.1 y 2.
RD 1507/2008 (Rgto. del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor), art. 2.

PONENTE:

Don A. Arabadjiev.

En el asunto C-431/18,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la Audiencia Provincial de Zaragoza, Sección 4.ª, mediante auto de 18 de junio de 2018, recibido en el Tribunal de Justicia el 29 de junio de 2018, en el procedimiento entre

María Pilar Bueno Ruiz,

Zurich Insurance PL, Sucursal de España,

e

Irene Conte Sánchez,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Séptima),

integrado por el Sr. P. G. Xuereb, Presidente de Sala, el Sr. A. Arabadjiev (Ponente), Presidente de la Sala Segunda, y el Sr. T. von Danwitz, Juez;

Abogado General: Sr. M. Bobek;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, tras oír al Abogado General, de resolver mediante auto motivado de conformidad con el artículo 99 de su Reglamento de Procedimiento;

dicta el siguiente

Auto

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 3 de la 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 (DO 2009, L 263, p. 11).

2. Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre, por un lado, la Sra. Irene Conte Sánchez y, por otro, la Sra. María Pilar Bueno Ruiz y Zurich Insurance PL, Sucursal de España (en lo sucesivo, «Zurich Insurance»), en relación con una acción por daños y perjuicios ejercitada a resultas de la caída de la Sra. Sánchez al resbalar con una mancha de aceite originada por un escape del coche de la Sra. Bueno Ruiz, que se encontraba aparcado en una plaza de garaje privada.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

3. A tenor del artículo 1 de la Directiva 2009/103:

«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; [...].»

4. El artículo 3 de esta Directiva dispone:

«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.

Los daños que se cubran, así como las modalidades de dicho seguro, se determinarán en el marco de las medidas contempladas en el párrafo primero.

Cada Estado miembro adoptará todas las medidas oportunas, para que el contrato de seguro cubra igualmente:

a) los daños causados en el territorio de los otros Estados miembros según las legislaciones en vigor en esos Estados;

b) los daños que pudieran sufrir los nacionales de los Estados miembros durante el trayecto que enlace directamente dos territorios en los que sea aplicable el Tratado, en el caso de que no existiese oficina nacional de seguros en el territorio recorrido; en este caso, los daños se cubrirán según la legislación nacional relativa a la obligación del seguro en vigor en el Estado miembro en el que tiene su estacionamiento habitual el vehículo.

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

5. El artículo 13, apartado 1, letra c), de la citada Directiva establece:

«1. Cada Estado miembro tomará todas las medidas apropiadas para que sea reputada sin efecto en lo que se refiere al recurso de los terceros, víctimas de un siniestro, para la aplicación del artículo 3, toda disposición legal o cláusula contractual que esté contenida en una póliza de seguros librada de conformidad con el artículo 3, y que excluya del seguro la utilización o la conducción de vehículos por:

[...]

c) personas que no cumplan las obligaciones legales de orden técnico referentes al estado y seguridad del vehículo de que se trate.»

Derecho español

6. El texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, dispone lo siguiente en el apartado 1 de su artículo 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.

En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad solo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o la negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.

En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta ley.»

7. A tenor del artículo 2 de esta Ley, en su versión aprobada por el Real Decreto Legislativo 8/2004:

«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. No obstante, el propietario quedará relevado de tal obligación cuando el seguro sea concertado por cualquier persona que tenga interés en el aseguramiento, quien deberá expresar el concepto en que contrata.»

8. El artículo 2, apartados 1 y 2, del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, está redactado en los siguientes términos:

«1. A los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en este Reglamento, se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.»

2. No se entenderán hechos de la circulación:

a) Los derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas [...].

b) Los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de desplazamiento de esos vehículos por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado cuando no estuvieran realizando las tareas industriales o agrícolas que les fueran propias.»

Litigio principal y cuestión prejudicial

9. La Sra. Bueno Ruiz, propietaria de un vehículo automóvil, tenía suscrito un seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles con Zurich Insurance.

10. Dicho vehículo se aparca de manera habitual en una plaza de garaje privada de propiedad de la Sra. Bueno Ruiz. Debido a su estado mecánico, el vehículo venía sufriendo escapes de aceite y otros fluidos. Una mancha de aceite que inicialmente se había formado en la plaza de garaje de la Sra. Bueno Ruiz terminó por extenderse a las plazas adyacentes.

11. El 19 de septiembre de 2015, la Sra. Sánchez, al dirigirse a recoger su propio vehículo, que se encontraba aparcado en una de las plazas adyacentes, resbaló sobre la mancha de aceite, lo que le provocó daños corporales.

12. La Sra. Sánchez interpuso demanda contra la Sra. Bueno Ruiz y Zurich Insurance ante el Juzgado de Primera Instancia n.º 2 de Zaragoza alegando que había sufrido lesiones como consecuencia de un accidente de circulación y solicitando que se la indemnizara por los daños personales y materiales que había sufrido a resultas de su caída.

13. El 2 de mayo de 2017, el Juzgado estimó parcialmente la demanda de la Sra. Sánchez y condenó a la Sra. Bueno Ruiz y a Zurich Insurance a indemnizarla solidariamente con 11 574,98 euros, más los intereses legales devengados. El Juzgado consideró que la caída de la Sra. Sánchez constituía un siniestro consecuencia de un «hecho de la circulación», según define este concepto el Derecho español, y que por lo tanto estaba cubierto por el seguro de la Sra. Bueno Ruiz. A tal efecto, el Juzgado estimó que la conducción del coche hasta el aparcamiento

está comprendida en el concepto de circulación de vehículos, y que las plazas de garaje colindantes forman parte de las vías de circulación, conforme a la normativa nacional.

14. La Sra. Bueno Ruiz y Zurich Insurance interpusieron recurso de apelación contra esa resolución ante la Audiencia Provincial de Zaragoza, Sección 4.^a. La Sra. Sánchez presentó escrito de impugnación contra dicha resolución ante ese mismo tribunal.

15. En este contexto, el tribunal remitente estima que la cuestión central del presente asunto consiste en determinar si, a la luz del artículo 3 de la Directiva 2009/103, una situación como la del litigio principal, en la que el uso ordinario del vehículo lleva a que, por su estado mecánico, se manche de aceite la plaza de aparcamiento en la que este se estaciona habitualmente y los alrededores de la misma, generando un riesgo para terceros, puede considerarse un «hecho de la circulación», y por lo tanto quedar comprendida en la obligación de aseguramiento de los vehículos de motor.

16. A este respecto, el tribunal remitente estima que de la sentencia de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), se desprende que el concepto autónomo del Derecho de la Unión de «circulación de vehículos» no se limita a las situaciones de circulación vial, sino que se refiere a toda utilización de un vehículo como medio de transporte.

17. El tribunal remitente señala que de dicha sentencia se desprende igualmente que el hecho de que el vehículo que haya intervenido en un accidente estuviera inmovilizado en el momento en que se produjo no excluye, por sí solo, que el uso del vehículo en ese momento pueda estar comprendido en su función de medio de transporte y, en consecuencia, en el concepto de «circulación de vehículos», en el sentido del artículo 3 de la Directiva 2009/103; además, no es determinante a estos efectos que el motor estuviera o no en marcha en el momento de producirse el accidente.

18. En este contexto, al indicar que la interpretación amplia del concepto de «hecho de la circulación» que adopta el Tribunal Supremo es coherente con la interpretación del artículo 3 de la Directiva 2009/103 realizada por el Tribunal de Justicia en la sentencia de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), el tribunal remitente considera que, en el caso de autos, la circunstancia de que el vehículo que propició el accidente estuviera parado, o que su motor estuviera apagado, en el momento en que este se produjo no excluye por sí sola que la situación esté comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» a efectos del artículo 3 de la Directiva 2009/103.

19. No obstante, el tribunal remitente subraya que, según la jurisprudencia del Tribunal Supremo, cuando el vehículo está parado y el siniestro no guarda conexión con la función de transporte del vehículo, no se está ante un «hecho de la circulación», según lo define el Derecho español, que pueda estar cubierto por el seguro obligatorio.

20. El tribunal remitente precisa que, según la jurisprudencia del Tribunal Supremo, por un lado, está comprendida en el concepto de «hecho de la circulación», según lo define el Derecho español, la situación en la que el vehículo se detiene durante un trayecto y se incendia.

21. Por otro lado, en su jurisprudencia, el Tribunal Supremo ha considerado que el incendio de un turismo estacionado en la vía pública y cubierto con mantas para protegerlo de las heladas no es una situación comprendida en el concepto de «hecho de la circulación», según lo define el Derecho español.

22. El tribunal remitente señala que el Tribunal Supremo presentó el 30 de enero de 2018 una petición de decisión prejudicial en un asunto que ha dado lugar a la sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517). Según el tribunal remitente, dicho asunto presenta similitudes con el caso de autos en cuanto a si el daño se debe a un «hecho de la circulación».

23. No obstante, el tribunal remitente considera que, a diferencia del asunto que dio lugar a la sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517), en el contexto que ha dado lugar a la presente petición de decisión prejudicial, al dilucidar si una situación como la del litigio principal constituye un «hecho de la circulación» entra en juego no solo el deber de cuidado en el mantenimiento del vehículo, sino también el de

mantenimiento y limpieza de la plaza de garaje. El tribunal remitente plantea también el problema del deber de cuidado que pudiera atañer a la víctima.

24. El tribunal remitente precisa que el derrame de fluidos, en particular de aceite, debido al funcionamiento mecánico del vehículo, se produce esencialmente al ponerlo en marcha y realizar maniobras, y no tanto cuando el motor está parado, a diferencia de las circunstancias del incendio objeto del asunto que dio lugar a la sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517). El tribunal remitente considera que esta circunstancia aproxima el presente asunto al concepto de «hecho de la circulación».

25. El tribunal remitente indica asimismo que prescindir de la conexión temporal entre la utilización anterior del vehículo y el siniestro podría conducir a una equiparación del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles con un seguro de propietario que cubriera la responsabilidad derivada de la mera tenencia o titularidad de un vehículo.

26. En estas circunstancias, la Audiencia Provincial de Zaragoza, Sección 4.ª, decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«Eleva petición de decisión prejudicial al [Tribunal de Justicia], en orden a resolver el siguiente interrogante de si se opone al artículo 3 de la [Directiva 2009/103] una interpretación que incluya en la cobertura del seguro obligatorio los daños causados por el estado de peligro que se genera por el derrame de fluidos de un vehículo sobre la plaza de aparcamiento en la que está aparcado o con ocasión de la realización de las maniobras de aparcamiento en una plaza de garaje privada, plaza ubicada en un entorno comunitario, y respecto de terceros usuarios de esa comunidad.»

Sobre la cuestión prejudicial

27. De conformidad con el artículo 99 de su Reglamento de Procedimiento, cuando una cuestión prejudicial sea idéntica a otra sobre la que ya haya resuelto, cuando la respuesta a tal cuestión pueda deducirse claramente de la jurisprudencia o cuando la respuesta a la cuestión prejudicial no suscite ninguna duda razonable, el Tribunal de Justicia podrá decidir en cualquier momento, a propuesta del Juez Ponente y tras oír al Abogado General, resolver mediante auto motivado.

28. Procede aplicar esta disposición a la presente petición de decisión prejudicial.

29. Mediante la cuestión prejudicial, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos», que figura en esta disposición, una situación en la que un vehículo que ha realizado maniobras o que ha sido estacionado en un garaje privado propicia la caída de un peatón debido a un escape de aceite del vehículo.

30. A este respecto, procede señalar que el artículo 3 de la Directiva 2009/103 obliga a los Estados miembros a garantizar que la responsabilidad civil relativa a la circulación de los vehículos con estacionamiento habitual en su territorio esté cubierta por un seguro y precisa, en particular, los tipos de daños y los terceros perjudicados que debe cubrir dicho seguro. En cambio, esta disposición no se pronuncia acerca del tipo de responsabilidad civil, por riesgo o por culpa, que debe cubrir el seguro (véanse, por analogía, las sentencias de 14 de septiembre de 2000, Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira, C-348/98, EU:C:2000:442, apartado 27, y de 17 de marzo de 2011, Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, EU:C:2011:158, apartados 27 y 33).

31. Así pues, en el estado actual del Derecho de la Unión, los Estados miembros tienen libertad para definir el régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros derivados de la circulación de los vehículos, pero están obligados a garantizar que la responsabilidad civil derivada de la circulación de los vehículos automóviles aplicable según su Derecho nacional esté cubierta por un seguro conforme con las disposiciones de la Directiva 2009/103 (véase, por analogía, la sentencia de 14 de septiembre de 2000, Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira, C-348/98, EU:C:2000:442, apartado 29).

32. A este respecto, procede recordar que el concepto de «circulación de vehículos» no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro, sino que constituye un concepto autónomo del Derecho de la Unión que debe interpretarse, con arreglo a reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, teniendo en cuenta, en particular, el contexto de esta disposición y los objetivos de la normativa de la que forma parte (sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, apartado 32).

33. Pues bien, la normativa de la Unión en materia de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos, de la que forma parte la Directiva 2009/103, tiene como objetivo, por un lado, garantizar la libre circulación tanto de los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la Unión Europea como de los ocupantes de dichos vehículos y, por otro lado, garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciban un trato comparable sea cual sea el lugar de la Unión en que haya ocurrido el accidente (sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, apartado 33)

34. Además, la evolución de esta normativa pone de manifiesto que el legislador de la Unión ha perseguido y reforzado de modo constante el objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por estos vehículos (sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, apartado 34).

35. A la luz de estas consideraciones, el Tribunal de Justicia ha declarado que el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada disposición no se limita a las situaciones de circulación vial, es decir, de circulación por la vía pública, y que incluye cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual (sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, apartado 35 y jurisprudencia citada).

36. El Tribunal de Justicia ha precisado que, en la medida en que los vehículos automóviles a que se refiere el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, independientemente de sus características, están destinados a un uso habitual como medios de transporte, está incluida en este concepto toda utilización de un vehículo como medio de transporte (sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora, C.100/18, EU:C:2019:517, apartado 36 y jurisprudencia citada).

37. Es preciso señalar, por un lado, que, según reiterada jurisprudencia, el hecho de que el vehículo que haya intervenido en un accidente estuviera inmovilizado en el momento en que se produjo no excluye, por sí solo, que el uso del vehículo en ese momento pueda estar comprendido en su función de medio de transporte y, en consecuencia, en el concepto de «circulación de vehículos», a efectos del artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 (sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, apartado 37 y jurisprudencia citada).

38. Tampoco es determinante que el motor del vehículo en cuestión estuviera o no en marcha en el momento de producirse el accidente (sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, apartado 38 y jurisprudencia citada).

39. Por otro lado, procede recordar que el estacionamiento y el período de inmovilización del vehículo son estadios naturales y necesarios que forman parte integrante de su utilización como medio de transporte (sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, apartado 41).

40. De este modo, el Tribunal de Justicia ha declarado que el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que un vehículo se utiliza conforme a su función de medio de transporte cuando está en movimiento, pero también, en principio, mientras se encuentra estacionado entre dos desplazamientos (sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, apartado 42).

41. Habida cuenta de que el tribunal remitente está vinculado por la interpretación del concepto de «circulación de vehículos» realizada por el Tribunal de Justicia, le incumbirá, al resolver el litigio principal, aplicar al caso de autos esta interpretación, teniendo en cuenta todos los elementos pertinentes que caracterizan el contexto del asunto de que conoce.

42. En el presente caso, del auto de remisión se desprende que, en el asunto principal, el accidente se produjo tras haberse formado una mancha de aceite no solo durante el período de estacionamiento del vehículo, sino esencialmente al arrancarlo y realizar maniobras.

43. Pues bien, procede considerar que las maniobras de un vehículo y su estacionamiento en un garaje privado constituyen una utilización conforme con su función de medio de transporte.

44. Por lo que respecta a la circunstancia de que, en el asunto principal, el accidente fuera resultado de un escape de aceite provocado por el estado mecánico del vehículo, es preciso recordar que, desde el momento en que un coche, como el del litigio principal, que ha causado el accidente encaja en la definición de «vehículo» recogida en el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, no procede identificar cuál de las piezas del vehículo fue la que provocó el hecho dañoso ni determinar las funciones que esta pieza desempeña (sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, apartado 45).

45. Esta interpretación está en consonancia con el objetivo de proteger a las víctimas de accidentes causados por vehículos automóviles, que, como se ha recordado en el apartado 34 del presente auto, ha sido perseguido y reforzado de modo constante por el legislador de la Unión (sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, apartado 46).

46. Por lo demás, del artículo 13 de la Directiva 2009/103 resulta que debe ser reputada sin efecto, en lo que se refiere al recurso de los terceros víctimas de un siniestro, toda disposición legal o cláusula contractual que excluya de la cobertura del seguro los daños causados por la utilización o la conducción de vehículos por personas que no cumplan las obligaciones legales de orden técnico referentes al estado y seguridad del vehículo, lo que corrobora esta interpretación (sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, apartado 47).

47. En lo que atañe, por un lado, al eventual deber de cuidado de la víctima y, por otro, al deber de mantenimiento y limpieza de la plaza de garaje, procede señalar que estas cuestiones están vinculadas a los conceptos de «culpa» y de «relación de causalidad». Pues bien, como se desprende de los apartados 30 y 31 del presente auto, habida cuenta de que estos conceptos se refieren a los requisitos para que se genere la responsabilidad civil, la Directiva 2009/103 no tiene por objeto regirlos y, por lo tanto, son competencia, en principio, del Derecho nacional de cada Estado miembro.

48. Habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido que está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos», que figura en esta disposición, una situación en la que un vehículo que ha realizado maniobras o que ha sido estacionado en un garaje privado, conforme a su función de medio de transporte, propicia un accidente acaecido en ese garaje.

Costas

49. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el tribunal nacional, corresponde a este resolver sobre las costas.

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

El artículo 3, párrafo primero, de la 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, debe interpretarse en el sentido que está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos», que figura en esta disposición, una situación en la que un vehículo que ha realizado maniobras o que ha sido estacionado en un garaje privado, conforme a su función de medio de transporte, propicia un accidente acaecido en ese garaje.

Dictado en Luxemburgo, a 11 de diciembre de 2019.



El Secretario

A. Calot Escobar

* Lengua de procedimiento: español.

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.

El Presidente de la Sala
Séptima

P. G. Xuereb