

SUMARIO:

Seguro obligatorio de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. Vehículo decomisado y depositado en un aparcamiento privado para su posterior desguace por no ser apto para circular, según informe técnico.

El órgano jurisdiccional remitente **pregunta si** el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que **la suscripción de un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de un vehículo automóvil es obligatoria cuando el vehículo en cuestión está matriculado en un Estado miembro, se encuentra en un terreno privado, no es apto para circular debido a su estado técnico y, por decisión de su propietario, va a ser desguazado.**

Un vehículo matriculado y que, por tanto, no se ha retirado legalmente de la circulación y que es apto para circular responde al **concepto de «vehículo»**, en el sentido del artículo 1.1 de la Directiva 2009/103 y, por tanto, no deja de estar sujeto a la obligación de aseguramiento por la mera razón de que su propietario ya no tenga intención de conducirlo y lo inmovilice en un terreno privado. Por consiguiente, la suscripción de un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de un vehículo automóvil es obligatoria, en virtud del artículo 3 de dicha Directiva cuando el vehículo sigue estando matriculado en un Estado miembro y es apto para circular, pero se encuentra, estacionado en un terreno privado por la mera decisión de su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo. Lo mismo debe suceder, en principio, con un vehículo matriculado en un Estado miembro que se encuentre en un terreno privado y que vaya a ser desguazado por decisión de su propietario, aun cuando dicho vehículo no sea apto, en un momento dado, para circular debido a su estado técnico. En efecto, el mencionado concepto de «vehículo» es un **concepto objetivo**. Su estado técnico y, por consiguiente, su aptitud para circular, puede variar a lo largo del tiempo y su eventual restablecimiento depende, al menos en gran medida, de factores subjetivos, como, en particular, la voluntad de su propietario o de su poseedor de efectuar las reparaciones necesarias y la disponibilidad del presupuesto necesario para ello. Si el mero hecho de que, en un momento dado, un vehículo no fuese apto para circular bastara para privarle de su condición de vehículo, y bastase así para que no estuviera sujeto a la obligación de aseguramiento, se cuestionaría el carácter objetivo de este concepto de «vehículo».

De ello se desprende que el mero hecho de que un vehículo matriculado no sea, en un momento determinado, apto para el uso debido a su estado técnico, aunque sea así desde el momento de la transmisión de la propiedad, y, por tanto, no sea, en su caso, capaz de causar daños comprendidos en el concepto de «circulación de vehículos», no puede permitir que se le excluya de la obligación de suscribir un seguro prevista en dicha disposición. Hacer depender la calificación de «vehículo», y, por consiguiente, el alcance de la obligación de seguro, de factores subjetivos menoscabaría la previsibilidad, la estabilidad y la continuidad de esta obligación, cuyo respeto es necesario para garantizar la seguridad jurídica. Si bien la matriculación de un vehículo acredita, en principio, su aptitud para circular y, de este modo, ser utilizado como medio de transporte, no puede excluirse que un vehículo matriculado sea, de manera objetiva, no apto definitivamente para circular debido a su mal estado técnico. Pues bien, en tal circunstancia, para que se respeten las consideraciones expuestas, la constatación de esa falta de aptitud definitiva para circular y, en consecuencia, la de la pérdida de su condición de «vehículo», deben efectuarse de manera objetiva: es necesario que haya sido **retirado oficialmente de la circulación**, de conformidad con la normativa nacional aplicable. La Directiva no prohíbe que la retirada regular de dicho vehículo de la circulación se compruebe, según la normativa nacional aplicable, de una manera distinta de la baja en la matriculación del vehículo de que se trate. Habida cuenta de lo anterior, procede considerar que un vehículo matriculado en un Estado miembro sigue sujeto a la obligación de aseguramiento mientras no se haya retirado legalmente de la circulación de conformidad con la normativa nacional aplicable.

En virtud de lo expuesto, **el Tribunal de Justicia declara que:**

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 de que **la suscripción de un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de un vehículo automóvil es obligatoria cuando el vehículo en cuestión está matriculado**

en un Estado miembro, siempre que dicho vehículo no haya sido legalmente retirado de la circulación con arreglo a la normativa nacional aplicable.

PRECEPTOS:

Directiva 2009/103/CE (seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles), arts. 1, 3, 4, 5, y 10.1.

PONENTE:

Don I. Jarukaitis.

En el asunto C-383/19,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Tribunal de Distrito de Ostrów Wielkopolski, Polonia), mediante resolución de 12 de febrero de 2019, recibida en el Tribunal de Justicia el 15 de mayo de 2019, en el procedimiento entre

Powiat Ostrowski

y

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por el Sr. E. Regan, Presidente de Sala, y los Sres. M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos y I. Jarukaitis (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. M. Bobek;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre del Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, por la Sra. M. Piwińska, radca prawny;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. J. Möller, M. Hellmann, E. Lankenau, U. Bartl y D. Klebs, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. H. Tserepa-Lacombe y B. Sasinowska y por el Sr. S. L. Kaléda, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 8 de diciembre de 2020; dicta la siguiente

Sentencia

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 el Powiat Ostrowski (Distrito de Ostrów, Polonia) (en lo sucesivo, «Distrito») y el Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (Fondo de Garantía del Sector de Seguros, Polonia) (en lo sucesivo, «Fondo de Garantía») en relación con la eventual obligación del Distrito de suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un vehículo automóvil que el Distrito adquirió por vía judicial y que destinó al desguace.

Marco jurídico**Derecho de la Unión**

3. Los considerandos 1 y 2 de la Directiva 2009/103 enuncian lo siguiente:

«(1) La Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad [(DO 1972, L 103, p. 1; EE 13/02, p. 113)]; la Segunda Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles [(DO 1984, L 8, p. 17; EE 13/15, p. 244)], la Tercera Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles [(DO 1990, L 129, p. 33)], [y] 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 (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles) [(DO 2000, L 181, p. 65)], han sido modificadas en varias ocasiones [...] y de forma sustancial. Conviene, en aras de una mayor racionalidad y claridad, proceder a la codificación de estas cuatro Directivas así como de 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], [84/5], [88/357/CEE] y [90/232] del Consejo y la Directiva [2000/26] relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles [(DO 2005, L 149, p. 14)].

(2) El seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (seguro de vehículos automóviles) reviste especial importancia para los ciudadanos europeos, independientemente de si son titulares de una póliza o víctimas de un accidente. Es también de interés primordial para las empresas de seguros, ya que en la Comunidad constituye una parte importante del negocio de seguros no de vida. El seguro de vehículos automóviles incide también en la libre circulación de personas y vehículos. [...]»

4. El artículo 1 de la Directiva 2009/103 contiene las siguientes definiciones:

«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) “territorio en el que se estaciona habitualmente el vehículo”:

a) el territorio del Estado al que corresponda la matrícula del vehículo, independientemente de si dicha matrícula es permanente o provisional, [...]

[...]»

5. El artículo 3 de la referida Directiva, cuyo título es «Obligación de asegurar los vehículos automóviles», en su párrafo primero, establece lo siguiente:

«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.»

6. A tenor del artículo 4 de dicha Directiva, sobre «Controles del seguro»:

«Los Estados miembros se abstendrán de realizar el control del seguro de responsabilidad civil con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país y que entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro. No obstante, los Estados miembros podrán realizar controles no sistemáticos del seguro siempre que dichos controles no sean discriminatorios y se efectúen como parte de un control que no vaya dirigido exclusivamente a la comprobación del seguro.»

7. El artículo 5 de la Directiva 2009/103, titulado «Excepciones a la obligación de asegurar los vehículos automóviles», dispone:

«1. Cada Estado miembro podrá establecer excepciones a las disposiciones del artículo 3 en lo que se refiere a ciertas personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, cuya relación se determinará por cada Estado, notificándola al resto de los Estados miembros y a la Comisión [Europea].

En este caso, el Estado miembro que establezca la excepción adoptará las medidas oportunas para garantizar la indemnización de los daños causados en su territorio y en el territorio de los demás Estados miembros por vehículos pertenecientes a dichas personas.

[...]

2. Cada Estado miembro podrá establecer excepciones a las disposiciones del artículo 3 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.

En dicho caso, los Estados miembros garantizarán que los vehículos mencionados en el párrafo primero sean tratados de la misma manera que los vehículos con respecto a los cuales no se haya cumplido la obligación de aseguramiento establecida en el artículo 3.

[...]»

8. El artículo 10 de esta Directiva, titulado «Organismo responsable de la indemnización», precisa, en su apartado 1:

«Cada Estado miembro creará o autorizará un organismo que tendrá por misión indemnizar, 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 mencionada en el artículo 3.»

Derecho polaco

9. El artículo 10, apartado 2, de la Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Ley sobre el Seguro Obligatorio, el Fondo de Garantía del Sector de Seguros y la Oficina Polaca de los Aseguradores de los Riesgos de Circulación de Automóviles), de 22 de mayo de 2003, en su versión aplicable al litigio principal (Dz. U. de 2018, partida 473) (en lo sucesivo, «Ley sobre el Seguro Obligatorio»), dispone lo siguiente:

«Podrán emprenderse acciones ante los órganos jurisdiccionales ordinarios para determinar el cumplimiento de la obligación de aseguramiento o la inexistencia de tal obligación.»

10. El artículo 23, apartado 1, de la Ley sobre el Seguro Obligatorio dispone que el titular de un vehículo automóvil está obligado a celebrar un contrato de seguro de responsabilidad civil obligatorio para titulares de vehículos automóviles por los daños resultantes de la circulación del vehículo automóvil del que esté en posesión.

11. Con arreglo al artículo 31, apartado 3, de la referida Ley:

«En caso de cederse o transferirse la propiedad de un vehículo automóvil matriculado cuyo titular no haya celebrado un contrato de seguro de responsabilidad civil para titulares de vehículos automóviles pese a tener obligación de hacerlo [conforme a la presente Ley], se exigirá al titular al que se haya cedido o transferido la propiedad del vehículo que celebre un contrato de seguro de responsabilidad civil para titulares de vehículos automóviles en la fecha de la cesión o la transferencia de la propiedad del vehículo automóvil, y, a más tardar, en el momento de la puesta en circulación del referido vehículo. [...]»

12. El artículo 33 de dicha Ley precisa que el seguro obligatorio de responsabilidad civil de los titulares de un vehículo automóvil finaliza, en particular, en el momento de la baja del vehículo automóvil o mediante la entrega de un vehículo incompleto a una empresa de desmontaje o reciclado de vehículos, sobre la base de un certificado de recepción de un vehículo incompleto al que se refiere la Ustawa o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (Ley relativa al reciclado de vehículos retirados de la circulación), de 20 de enero de 2005 (Dz. U. de 2018, partida 578), o sobre la base de un documento equivalente expedido en otro Estado miembro.

13. Con arreglo al artículo 84, apartado 1, de la misma Ley, el Fondo de Garantía del Sector de Seguros es el organismo facultado para vigilar el cumplimiento de la obligación de los titulares de vehículos automóviles de suscribir un contrato de seguro de responsabilidad civil. El artículo 88, apartado 7, de la referida Ley impone a quien no celebre tal contrato el pago de una multa al Fondo de Garantía.

14. La Ustawa Prawo o ruchu drogowym (Ley de Circulación Vial), de 20 de junio de 1997, en su versión aplicable al litigio principal (Dz. U de 2018, partida 1990), establece, en su artículo 130a, las condiciones para la retirada de un vehículo a cargo del propietario. El apartado 10 de este artículo indica, en su párrafo primero:

«Por lo que respecta a un vehículo que haya sido retirado legalmente de la circulación en las circunstancias previstas en los apartados 1 o 2 [en particular, cuando su estado técnico ponga en peligro la seguridad vial o en caso de incumplimiento de las normas de estacionamiento], el “starosta” (presidente del distrito) solicitará al órgano jurisdiccional que resuelva el decomiso del vehículo en favor del “powiat” (distrito), si el propietario o una persona autorizada, habiendo sido debidamente notificados, no han recogido el vehículo en un plazo de tres meses a partir de la fecha de su retirada. La notificación contendrá información sobre las consecuencias de la no recogida del vehículo.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

15. Mediante resolución de 16 de enero de 2018, el Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Tribunal de Distrito de Ostrów Wielkopolski, Polonia) ordenó el decomiso, a favor del Distrito, de un vehículo matriculado en Polonia, de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 130a, apartado 10, de la Ley de Circulación Vial. Esta resolución adquirió fuerza de cosa juzgada el 7 de febrero de 2018, fecha en la que el Distrito pasó a ser propietario del mencionado vehículo.

16. El Distrito solicitó la notificación de la citada resolución, incluyendo la declaración de su firmeza, y que se adjuntara la orden de ejecución. El 20 de abril de 2018, se atendieron dichas solicitudes. Dado que ese día era viernes, el Distrito aseguró el vehículo a partir del próximo día de apertura de la Administración, a saber, el 23 de abril de 2018.

17. Según los documentos obrantes en autos, el vehículo de que se trata se sometió a la valoración de un experto el 2 de mayo de 2018. El informe pericial reveló que era imposible ponerlo en marcha, que se encontraba en mal estado técnico, que constituía chatarra y que tenía un valor de mercado de 400 eslotis polacos (PLN) (aproximadamente 89 euros).

18. Habida cuenta de su estado técnico, el Distrito ordenó que el vehículo fuera achataado. A continuación, se entregó para su destrucción a un establecimiento de desguace, que emitió un certificado confirmando el desguace del vehículo. Sobre la base de este certificado, el vehículo fue dado de baja con fecha de 22 de junio de 2018.

19. Mediante escrito de 10 de julio de 2018, el Fondo de Garantía comunicó al Distrito que había comprobado que dicho vehículo no fue asegurado hasta el 22 de abril de 2018 y que debía pagar una multa de 4 200 PLN (aproximadamente 933 euros) por haber incumplido su obligación de suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil derivada de la circulación de dicho vehículo durante el período comprendido entre el 7 de febrero y el 22 de abril de 2018 (en lo sucesivo, «período controvertido»).

20. El 25 de septiembre de 2018, el Distrito interpuso un recurso ante el Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Tribunal de Distrito de Ostrów Wielkopolski), órgano jurisdiccional remitente, con el fin de que se declarara que, durante el período controvertido, no estaba obligado a asegurar el vehículo. A este respecto, el Distrito alega que, por una parte, no pudo suscribir un contrato de seguro antes de haber obtenido, el 20 de abril de 2018, la copia de la orden de decomiso y, por otra parte, durante dicho período, el vehículo se encontraba en un aparcamiento vigilado y no estaba en condiciones de circular, de modo que ningún daño podría haber sido causado por la circulación de este.

21. El Fondo de Garantía solicita que se desestime el recurso, ya que el estado técnico del vehículo carece, a su juicio, de importancia en relación con la obligación de los titulares de vehículos automóviles de celebrar un contrato de seguro de la responsabilidad civil derivada de la circulación de estos.

22. El órgano jurisdiccional remitente indica que los vehículos para los que se ha emitido una orden de decomiso se someten al examen técnico de un perito y que un vehículo reconocido como no apto para ser usado se transmite, mediante un acta de entrega-recepción, a un establecimiento de desguace para su destrucción, y que el establecimiento de desguace emite un certificado relativo al desguace que constituye la base de la baja del vehículo.

23. Dicho órgano jurisdiccional precisa que la obligación de aseguramiento prevista en el artículo 23, apartado 1, de la Ley sobre el Seguro Obligatorio se aplica con independencia de si el vehículo de que se trata es apto para circular o si va a ser desguazado debido a que su estado técnico impide que sea utilizado como medio de transporte, y que, del mismo modo, la obligación de aseguramiento prevista en artículo 31, apartado 3, de dicha Ley, en caso de transmisión o cesión del derecho de propiedad de un vehículo matriculado cuyo titular inicial no haya suscrito, a pesar de su obligación, tal contrato, como en el caso que nos ocupa, se aplica con independencia de que el vehículo en cuestión pueda utilizarse como medio de transporte e incluso si el nuevo propietario tuviera la intención de desguazarlo.

24. Por lo que respecta a los hechos, señala que, por una parte, durante todo el período controvertido, el vehículo en cuestión estuvo inmovilizado en un aparcamiento vigilado y, habida cuenta de su estado técnico, era imposible cualquier desplazamiento con este. Por otra parte, conforme a la voluntad de su propietario, el vehículo estaba destinado a ser desguazado, destrucción que se produjo efectivamente, ya que el estado técnico de este se definió como «chatarra».

25. En este contexto, se pregunta sobre la posibilidad de excluir la obligación de celebrar un contrato de seguro de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles cuando el vehículo de que se trata está inmovilizado en un terreno privado, ha pasado a ser propiedad de una entidad territorial en virtud de una resolución firme de un tribunal, no es apto para circular y va a ser desguazado por decisión de su propietario.

26. A este respecto, y considerando, en particular, la sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661), se pregunta si el hecho de que un vehículo sea apto para circular y para ser utilizado como medio de transporte es un elemento necesario para que pueda ser calificado como «vehículo» en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103. En su opinión, en virtud de dicha sentencia, el Distrito no estaba obligado a suscribir un seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, dado que, desde el momento de la adquisición del vehículo de que se trata, el Distrito no tenía la intención de ponerlo en circulación y que, desde ese momento y hasta su destrucción, dicho vehículo no estaba en condiciones de circular ni estaba destinado a ello y, por tanto, no podía cumplir su función de medio de transporte. Sin embargo, en virtud del artículo 31, apartado 3, de la Ley sobre el Seguro Obligatorio, el Distrito estaba obligado a suscribir dicho seguro para el vehículo de que se trata.

27. En estas circunstancias, el Sąd Rejonowy w Ostrowie Wielkopolskim (Tribunal de Distrito de Ostrów Wielkopolski, Polonia) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 3 de la Directiva [2009/103] en el sentido de que la obligación de celebrar un contrato de seguro de responsabilidad civil relativo a la circulación de vehículos automóviles se extiende incluso a aquellas situaciones en las que una entidad territorial —el Distrito— ha adquirido, en virtud de una resolución de un órgano jurisdiccional, el derecho de propiedad de un vehículo que no es apto para circular, se encuentra en un espacio privado que constituye un aparcamiento vigilado fuera de la vía pública y que va a ser desguazado como consecuencia de la decisión de su propietario?

2) O bien, ¿debe interpretarse en el sentido de que, en tales circunstancias, la entidad territorial, como propietaria del vehículo, no tiene la obligación de suscribir un seguro, sin perjuicio de la responsabilidad del Fondo [de Garantía] frente a terceros perjudicados?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la admisibilidad

28. El Fondo de Garantía impugna la admisibilidad de las cuestiones planteadas. A este respecto, sostiene que, en la medida en que se refieren al estatuto de la entidad propietaria del vehículo y al modo de adquisición de este, no guardan relación con la interpretación del artículo 3 de la Directiva 2009/103 y versan, en realidad, sobre la interpretación del Derecho nacional y que, en la medida en que se refieren al estado técnico del vehículo, a su lugar de estacionamiento y a la intención de su propietario de mandarlo al desguace, el Tribunal de Justicia ya ha respondido, de modo que no es necesario responder de nuevo.

29. En primer lugar, debe recordarse que, según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, dentro del marco de la cooperación entre este y los órganos jurisdiccionales nacionales establecida por el artículo 267 TFUE, corresponde exclusivamente al juez nacional que conoce del litigio y que ha de asumir la responsabilidad de la decisión judicial que debe adoptarse apreciar, a la luz de las particularidades de cada asunto, tanto la necesidad de

una decisión prejudicial para poder dictar sentencia como la pertinencia de las cuestiones que plantea al Tribunal de Justicia. Por consiguiente, cuando las cuestiones planteadas se refieren a la interpretación del Derecho de la Unión, el Tribunal de Justicia está, en principio, obligado a pronunciarse [sentencias de 15 de enero de 2013, Križan y otros, C-416/10, EU:C:2013:8, apartado 53 y jurisprudencia citada, y de 24 de noviembre de 2020, Openbaar Ministerie (Falsedad documental), C-510/19, EU:C:2020:953, apartado 25].

30. De ello se desprende que las cuestiones relativas al Derecho de la Unión gozan de una presunción de pertinencia. La negativa del Tribunal de Justicia a pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional solamente está justificada cuando resulte evidente que la interpretación del Derecho de la Unión solicitada no guarda relación alguna ni con la realidad ni con el objeto del litigio principal, cuando el problema sea de naturaleza hipotética o cuando el Tribunal de Justicia no disponga de los elementos de hecho y de Derecho necesarios para responder adecuadamente a las cuestiones que se le hayan planteado [sentencias de 15 de enero de 2013, Križan y otros, C-416/10, EU:C:2013:8, apartado 54 y jurisprudencia citada, y de 24 de noviembre de 2020, Openbaar Ministerie (Falsedad documental), C-510/19, EU:C:2020:953, apartado 26].

31. En el presente asunto, las cuestiones planteadas se refieren expresamente a la interpretación del artículo 3 de la Directiva 2009/103, ya que el órgano jurisdiccional remitente se pregunta, en esencia, sobre el alcance de la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, tal como está prevista en dicho artículo.

32. Asimismo, es evidente que el presente asunto no está comprendido en ninguno de los tres supuestos enunciados por la jurisprudencia recordada en el apartado 30 de la presente sentencia y ninguna de las alegaciones formuladas por el Fondo de Garantía permite, por lo demás, demostrar que alguna de ellas se cumpla y, de este modo, desvirtuar la presunción de pertinencia de que gozan las cuestiones relativas al Derecho de la Unión.

33. En segundo lugar, nada impide a un órgano jurisdiccional nacional plantear al Tribunal de Justicia una cuestión prejudicial cuya respuesta, según una de las partes del litigio principal, no deje lugar a duda razonable alguna. Por lo tanto, aun suponiendo que así fuera, no por ello resulta inadmisibles dicha cuestión prejudicial (sentencias de 1 de diciembre de 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, apartados 64 y 65 y jurisprudencia citada, y de 9 de julio de 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, apartado 22).

34. Por consiguiente, procede declarar la admisibilidad de las cuestiones planteadas.

Sobre el fondo

35. Con carácter preliminar, procede señalar, por una parte, que, mediante sus dos cuestiones prejudiciales, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta al Tribunal de Justicia, en esencia, sobre el alcance de la obligación de aseguramiento establecida en el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103. Pues bien, como se desprende de su considerando 1, la Directiva 2009/103 procedió a la codificación de las Directivas anteriores relativas 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 y al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, sin modificarlas sustancialmente. Por lo tanto, la jurisprudencia relativa a estas Directivas anteriores es aplicable a la interpretación de las disposiciones equivalentes de la Directiva 2009/103.

36. Por otra parte, conforme al artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, 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.

37. No obstante, si bien el artículo 5 de la Directiva 2009/103 prevé que cada Estado miembro podrá, en las condiciones que ese artículo especifica, establecer excepciones a las disposiciones del artículo 3 de la citada Directiva en lo que se refiere, según el apartado 1 de dicho artículo 5, a ciertas personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, o, según el apartado 2 del mismo artículo 5, a ciertos tipos de vehículos o ciertos vehículos que tengan una matrícula especial, resulta que la República de Polonia no ha ejercido esta facultad en lo que atañe a los vehículos adquiridos por las entidades territoriales en virtud de una resolución judicial, como el que es objeto del litigio principal. Por consiguiente, el hecho de que el vehículo haya sido adquirido por una entidad territorial en virtud de una resolución judicial carece de pertinencia, en el caso de autos, para la aplicabilidad de dicho artículo 3, párrafo primero, en el marco de la presente petición de decisión prejudicial.

38. En estas circunstancias, procede considerar que, mediante sus dos cuestiones prejudiciales, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que la suscripción de un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de un vehículo automóvil es obligatoria cuando el vehículo en cuestión está matriculado en un Estado miembro, se encuentra en un terreno privado, no es apto para circular debido a su estado técnico y, por decisión de su propietario, va a ser desguazado.

39. Como ya ha declarado el Tribunal de Justicia, este artículo 3, párrafo primero, redactado en términos muy generales, obliga a los Estados miembros a establecer, en su ordenamiento jurídico interno, una obligación general de aseguramiento de vehículos (sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, apartado 36 y jurisprudencia citada).

40. Así, cada Estado miembro debe velar por que, sin perjuicio de las excepciones previstas en el artículo 4 de esta Directiva, todo vehículo que tenga su estacionamiento habitual en su territorio esté cubierto por un contrato suscrito con una compañía de seguros para garantizar, dentro de los límites definidos por el Derecho de la Unión, la responsabilidad civil que resulta de dicho vehículo (sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, apartado 37 y jurisprudencia citada).

41. A este respecto, procede recordar que el concepto de «vehículo» se define en el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103 como «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».

42. Como ha declarado reiteradamente el Tribunal de Justicia, esta definición es independiente del uso que se haga o pueda hacerse del vehículo de que se trate (sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, apartado 38 y jurisprudencia citada).

43. El Tribunal de Justicia también ha declarado que tal definición aboga en favor de una concepción objetiva del concepto de «vehículo», que no varía en función de la intención del propietario del vehículo o de otra persona de utilizarlo efectivamente (sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, apartado 39).

44. Por otra parte, el Tribunal de Justicia ha subrayado que, por razones de seguridad jurídica, la cuestión del alcance de la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles debe determinarse con antelación, es decir, antes de la posible implicación del vehículo de que se trate en un accidente (sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, apartado 40).

45. El Tribunal de Justicia ha deducido de ello que el hecho de que, en las sentencias de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), y de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), considerara, en esencia, que únicamente los supuestos de utilización del vehículo asegurado que estén incluidos en su uso como medio de transporte y, por ende, en el concepto de «circulación de vehículos», a efectos del artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, pueden dar lugar a que el asegurador asuma, en virtud del contrato de seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación del vehículo, el perjuicio causado por este, no significa en modo alguno que la existencia de la obligación de suscribir dicho seguro deba determinarse en función del uso efectivo del vehículo en cuestión como medio de transporte en un momento concreto (sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, apartado 41).

46. El Tribunal de Justicia ha concluido de lo anterior que un vehículo matriculado y que, por tanto, no se ha retirado legalmente de la circulación y que es apto para circular responde al concepto de «vehículo», en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, y, por tanto, no deja de estar sujeto a la obligación de aseguramiento prevista en el artículo 3, apartado 1, de esta Directiva, por la mera razón de que su propietario ya no tenga intención de conducirlo y lo inmovilice en un terreno privado (sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana C-80/17, EU:C:2018:661, apartado 42). Por consiguiente, la suscripción de un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de un vehículo automóvil es obligatoria, en virtud del artículo 3, párrafo primero, de dicha Directiva, cuando el vehículo sigue estando matriculado en un Estado miembro y es apto para circular, pero se encuentra, estacionado en un terreno privado por la mera decisión de su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo (sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, apartado 52).

47. Lo mismo debe suceder, en principio, con un vehículo matriculado en un Estado miembro que se encuentre en un terreno privado y que vaya a ser desguazado por decisión de su propietario, aun cuando dicho vehículo no sea apto, en un momento dado, para circular debido a su estado técnico.

48. En efecto, en primer lugar, como se ha recordado en el apartado 43 de la presente sentencia, el concepto de «vehículo», en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, es un concepto objetivo. Pues bien, el estado técnico de un vehículo y, por consiguiente, su aptitud para circular, puede variar a lo largo del tiempo y su eventual restablecimiento depende, al menos en gran medida, de factores subjetivos, como, en particular, la voluntad de su propietario o de su poseedor de efectuar las reparaciones necesarias y la disponibilidad del presupuesto necesario para ello. Por consiguiente, si el mero hecho de que, en un momento dado, un vehículo no fuese apto para circular bastara para privarle de su condición de vehículo, en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, y bastase así para que no estuviera sujeto a la obligación de aseguramiento prevista en el artículo 3, párrafo primero, de dicha Directiva, se cuestionaría el carácter objetivo de este concepto de «vehículo».

49. A este respecto, es preciso subrayar que, como señaló el Abogado General en el punto 59 de sus conclusiones, de la jurisprudencia recordada en los apartados 44 y 45 de la presente sentencia se desprende que la obligación de seguro establecida en el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 no está vinculada a la utilización del vehículo como medio de transporte en un momento dado ni a la cuestión de si el vehículo de que se trata ha causado, en su caso, daños.

50. De ello se desprende que, en contra de la opinión del órgano jurisdiccional remitente, el mero hecho de que un vehículo matriculado no sea, en un momento determinado, apto para el uso debido a su estado técnico, aunque sea así desde el momento de la transmisión de la propiedad, y, por tanto, no sea, en su caso, capaz de causar daños comprendidos en el concepto de «circulación de vehículos», en el sentido del artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, no puede permitir que se le excluya de la obligación de suscribir un seguro prevista en dicha disposición.

51. Asimismo, dado que dicho concepto de «vehículo» es, conforme a la jurisprudencia recordada en el apartado 43 de la presente sentencia, independiente de la intención de su propietario o de otra persona de utilizarlo efectivamente, el hecho de que ese propietario u otra persona tenga la intención de destruir dicho vehículo tampoco permite considerar que el vehículo pierde, por el mero hecho de esa intención, su condición de «vehículo», en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, y escapa así a la obligación de aseguramiento, pues, de ser así, quedaría también menoscabado el carácter objetivo de ese concepto.

52. Además, hacer depender la calificación de «vehículo», en el sentido de esta disposición, y, por consiguiente, el alcance de la obligación de seguro prevista en el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 de tales factores subjetivos también menoscabaría la previsibilidad, la estabilidad y la continuidad de esta obligación, cuyo respeto es, no obstante, necesario para garantizar la seguridad jurídica, como se desprende, en esencia, de la jurisprudencia recordada en el apartado 44 de la presente sentencia.

53. En segundo lugar, si bien el artículo 10, apartado 1, de la Directiva 2009/103 obliga a los Estados miembros a crear un organismo que tenga como misión indemnizar, al menos hasta los límites de la obligación de aseguramiento establecidos por el Derecho de la Unión, los daños materiales o corporales causados, entre otros, por un vehículo por el cual no haya sido cumplida la obligación de aseguramiento mencionada en el artículo 3 de la referida Directiva, la intervención de tal organismo se ha concebido como una medida de último recurso, prevista únicamente en los casos recogidos en esa disposición, y no puede considerarse como el establecimiento de un sistema de garantía del seguro de responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos fuera de estos casos (sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, apartado 45 y jurisprudencia citada).

54. En efecto, el alcance de la intervención obligatoria del organismo de indemnización previsto en el citado artículo 10, apartado 1, coincide, en lo que atañe a los daños causados por un vehículo identificado, con el alcance de la obligación general de aseguramiento enunciada en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2009/103, de modo que la intervención obligatoria de este organismo en tal situación no puede extenderse a los casos en que el vehículo implicado en un accidente no estaba sujeto a la obligación de seguro (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, apartado 46).

55. De ello se deduce que la eventual intervención del organismo de indemnización a que se refiere el citado artículo 10, apartado 1, que los Estados miembros pueden prever, únicamente en virtud del Derecho nacional, en circunstancias distintas de las enunciadas en dicha disposición, no puede tenerse en cuenta para determinar el alcance de la obligación de aseguramiento prevista en el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103.

56. Asimismo, se deduce que, dado que la intervención de dicho organismo solo está prevista, en virtud de la Directiva 2009/103 y en el caso de un vehículo identificado, en los supuestos en los que es obligatoria la

suscripción del seguro a que se refiere el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, la interpretación adoptada en el apartado 47 de la presente sentencia es también necesaria para garantizar la consecución del objetivo de protección de las víctimas de accidentes de tráfico causados por vehículos de motor, ya que dicha interpretación garantiza que las víctimas sean indemnizadas en todo caso, bien por el asegurador, en virtud de un contrato suscrito a tal fin, bien por el organismo previsto en el artículo 10 de la Directiva 2009/103, en el supuesto de que no se haya cumplido la obligación de asegurar el vehículo implicado en el accidente o cuando dicho vehículo no haya sido identificado. A este respecto, procede subrayar que este objetivo, contemplado por las sucesivas Directivas relativas al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de tales vehículos, ha sido constantemente perseguido y reforzado por el legislador de la Unión Europea y que se reitera en el considerando 2 de la Directiva 2009/103 (véase, en ese sentido, la sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana C-80/17, EU:C:2018:661, apartado 47 y jurisprudencia citada).

57. En tercer lugar, la interpretación adoptada en el apartado 47 de la presente sentencia permite también asegurar del mejor modo posible el respeto del objetivo de garantizar la libre circulación tanto de los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la Unión como de las personas a bordo de ellos, que figura también entre los objetivos perseguidos por la legislación de la Unión en materia de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, como se desprende también del considerando 2 de la Directiva 2009/103. En efecto, como señaló el Abogado General en el punto 41 de sus conclusiones, solo mediante la protección reforzada de las posibles víctimas de accidentes causados por vehículos automóviles es posible pedir a los Estados miembros, con arreglo al artículo 4 de la Directiva 2009/103, que se abstengan de realizar sistemáticamente el control del seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos que entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro, lo que es esencial para garantizar esta libre circulación.

58. En cuarto lugar, es preciso señalar, no obstante, que, si bien la matriculación de un vehículo acredita, en principio, su aptitud para circular y, de este modo, ser utilizado como medio de transporte, no puede excluirse que un vehículo matriculado sea, de manera objetiva, no apto definitivamente para circular debido a su mal estado técnico. Pues bien, en tal circunstancia, para que se respeten las consideraciones expuestas en los apartados 48 a 52 de la presente sentencia, la constatación de esa falta de aptitud definitiva para circular y, en consecuencia, la de la pérdida de su condición de «vehículo», en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, deben efectuarse de manera objetiva. Habida cuenta de la jurisprudencia recordada en el apartado 46 de la presente sentencia, para que dicho vehículo quede excluido de la obligación de aseguramiento establecida en el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, es necesario que haya sido retirado oficialmente de la circulación, de conformidad con la normativa nacional aplicable.

59. A este respecto, si bien la baja en la matriculación del vehículo de que se trate puede constituir tal constatación objetiva, es preciso señalar, no obstante, que la Directiva 2009/103 no regula el modo en que tal vehículo, no apto definitivamente para su función de medio de transporte, puede ser legalmente retirado de la circulación. Por lo tanto, esta Directiva no prohíbe que la retirada regular de dicho vehículo de la circulación se compruebe, según la normativa nacional aplicable, de una manera distinta de la baja en la matriculación del vehículo de que se trate.

60. Habida cuenta de todo lo anterior, procede considerar que un vehículo matriculado en un Estado miembro sigue sujeto a la obligación de aseguramiento establecida en el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 mientras no se haya retirado legalmente de la circulación de conformidad con la normativa nacional aplicable.

61. En el presente asunto, de los autos remitidos al Tribunal de Justicia se desprende que, si bien, durante el período controvertido, el vehículo de que se trata en el litigio principal estaba inmovilizado en un aparcamiento vigilado y no era apto para circular debido a su mal estado técnico, seguía estando matriculado en un Estado miembro, en el que tenía, por consiguiente, su estacionamiento habitual, en el sentido del artículo 1, punto 4, letra a), de la Directiva 2009/103, y, durante ese período, no había sido legalmente retirado de conformidad con la normativa nacional. Por consiguiente, sin perjuicio de las comprobaciones que incumbe efectuar al órgano jurisdiccional remitente, resulta que, a lo largo de dicho período, el vehículo seguía estando sujeto a la obligación de aseguramiento establecida en el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, con independencia del hecho que se encontrara en un terreno privado, que no fuera apto para circular debido a su estado técnico y que el Distrito tuviera la intención de enviar dicho vehículo al desguace.

62. Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a las cuestiones planteadas que el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que la suscripción de un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de un vehículo automóvil es obligatoria

cuando el vehículo en cuestión está matriculado en un Estado miembro, siempre que dicho vehículo no haya sido legalmente retirado de la circulación con arreglo a la normativa nacional aplicable.

Costas

63. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Quinta) 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 de que la suscripción de un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de un vehículo automóvil es obligatoria cuando el vehículo en cuestión está matriculado en un Estado miembro, siempre que dicho vehículo no haya sido legalmente retirado de la circulación con arreglo a la normativa nacional aplicable.

Firmas

* Lengua de procedimiento: polaco.

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.