

**TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA**

*Sentencia de 30 de abril de 2025*

*Sala Novena*

*Asunto C-370/24*

**SUMARIO:**

**Seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles. Accidente en el que interviene un vehículo robado. Carga de la prueba relativa al conocimiento por la persona perjudicada del robo de dicho vehículo. Organismo responsable de la indemnización.**

Cuando un Estado miembro ha optado por la intervención del organismo contemplado en el artículo 10, apartado 1, de la Directiva 2009/103 en caso de daños causados por vehículos robados, corresponde a este último aportar la **prueba** de que los perjudicados que ocupaban asiento por propia voluntad en el vehículo que causó el daño sabían que dicho vehículo era robado para poder oponer a las víctimas una disposición legal o una cláusula contractual contenida en una póliza de seguro, que excluye del seguro la utilización o la conducción de vehículos, en tales circunstancias.

La **obligación de interpretación conforme** obliga a los tribunales nacionales, incluidos los que resuelven en última instancia, a modificar, cuando ello sea necesario, una jurisprudencia nacional ya consolidada si esta se basa en una interpretación del Derecho interno incompatible con los objetivos de una directiva. Por lo tanto, un tribunal nacional no puede, en particular, considerar válidamente que se encuentra en la imposibilidad de interpretar la disposición nacional de que se trata de conformidad con el Derecho de la Unión por el mero hecho de que, de forma reiterada, haya interpretado esa norma de manera incompatible con ese Derecho.

El Tribunal de Justicia declara que:

El artículo 13, apartado 2, 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, por una parte, corresponde al **organismo contemplado en el artículo 10, apartado 1**, de dicha Directiva probar, para **liberarse de su obligación de indemnización**, que, en caso de accidente de circulación, el perjudicado que ocupó asiento por voluntad propia en el vehículo que causó el daño sabía que era robado y, por otra parte, se opone a una jurisprudencia nacional que interpreta la normativa nacional en el sentido de que, en tal situación, corresponde a esa persona, para obtener la reparación de su perjuicio, probar que no tenía conocimiento de que el vehículo había sido robado.

**PONENTE:** Sra. R. Frenedo

En el asunto C-370/24 [Nastolo], (i)

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Tribunale ordinario di Lodi (Tribunal Ordinario de Lodi, Italia), mediante

resolución de 20 de mayo de 2024, recibida en el Tribunal de Justicia el 23 de mayo de 2024, en el procedimiento entre

**AT**

y

**CT,**

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Novena),

integrado por el Sr. N. Jääskinen, Presidente de Sala, y el Sr. M. Condinanzi y la Sra. R. Frendo (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. M. Szpunar;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de AT, por los Sres. A. Egidi y A. E. Lunghi, avvocati;
- en nombre de CT, por la Sra. L. Leo, avvocata;
- en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. G. Conte y las Sras. G. Goddin y A. Manzanque Valverde, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

### **Sentencia**

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 13 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 AT, persona física que resultó herida en un accidente de circulación, y CT, empresa designada por el Fondo di garanzia per le vittime della strada (Fondo de Garantía de las Víctimas de la Carretera; en lo sucesivo, «FGVS»), en relación con la indemnización del perjuicio sufrido por AT a raíz de dicho accidente.

#### **Marco jurídico**

##### ***Derecho de la Unión***

- 3 A tenor de los considerandos 1, 2 y 20 de la Directiva 2009/103:

«(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 [...] 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 1984, L 8, p. 17; EE 13/15, p. 244)], 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 1990, L 129, p. 33)], 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 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/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 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 [Europea] 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. El fortalecimiento y consolidación del mercado interior del seguro de vehículos automóviles debe, por lo tanto, ser un objetivo fundamental de la actuación comunitaria en el sector de los servicios financieros.

[...]

(20) Es necesario garantizar a las víctimas de accidentes automovilísticos un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Comunidad en que haya ocurrido el accidente.»

4 El artículo 3 de la Directiva 2009/103, titulado «Obligación de asegurar los vehículos automóviles», 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.

[...]

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

5 El artículo 10 de esta Directiva, titulado «Organismo responsable de la indemnización», establece:

«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.

[...]

2. [...]

Los Estados miembros podrán, sin embargo, excluir de la intervención de dicho organismo a las personas que ocupen asiento por propia voluntad en el coche que haya causado el daño, cuando el organismo pueda probar que dichas personas sabían que el vehículo no estaba asegurado.

[...]»

6 El artículo 13 de la citada Directiva, titulado «Cláusulas de exclusión», establece en sus apartados 1 y 2:

«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:

- a) personas que no estén ni expresa ni implícitamente autorizadas para ello;
- b) personas no titulares de un permiso que les permita conducir el vehículo de que se trate;
- c) personas que no cumplan las obligaciones legales de orden técnico referentes al estado y seguridad del vehículo de que se trate.

Sin embargo, la disposición o la cláusula mencionada en el párrafo primero, letra a), podrá ser opuesta a las personas que ocupen asiento por voluntad propia en el vehículo que haya causado el daño, cuando el asegurador pueda probar que sabían que el vehículo era robado.

Los Estados miembros tendrán la facultad —para los siniestros sobrevenidos en su territorio— de no aplicar la disposición del primer párrafo si, y en la medida en que, la víctima pueda conseguir la indemnización de su perjuicio de un organismo de seguridad social.

2. En el caso de vehículos robados u obtenidos por la fuerza, los Estados miembros podrán prever que el organismo contemplado en el artículo 10, apartado 1, intervenga en lugar del asegurador en las condiciones previstas en el apartado 1 del presente artículo. [...]

[...]»

### ***Derecho italiano***

7 El artículo 283, apartados 1 y 2, del decreto legislativo n.º 209 — Codice delle assicurazioni private (Decreto Legislativo n.º 209, por el que se aprueba el Código de Seguros Privados), de 7 de septiembre de 2005 (GURI n.º 239, de 13 de octubre de 2005, suplemento ordinario n.º 163), en su versión aplicable al litigio principal, establece:

«1. El [FGVS], constituido en el seno de la [Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici SpA (Consap)], indemnizará los daños causados por la circulación de los vehículos y barcos para los que exista obligación de aseguramiento, en los casos en que:

[...]

d) el vehículo se pone en circulación contra la voluntad de su propietario, [...]

2. En el caso contemplado en el apartado 1, letra d), la indemnización se abonará, tanto por los daños corporales como materiales, únicamente a terceros no transportados y a las personas que sean transportadas contra su voluntad o que ignoraran que el vehículo circulaba ilegalmente.»

### Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 8 El 6 de enero de 2016, AT fue invitada a subir a bordo, como pasajera, de un vehículo del que disponía el conductor. Durante el trayecto, se produjo un accidente de circulación en Lodi (Italia). Los dos ocupantes de este automóvil tuvieron que ser transportados al hospital, habiendo sufrido AT graves lesiones físicas.
- 9 De la resolución de remisión se desprende que el conductor dio positivo en cocaína, opiáceos y tetrahidrocannabinol. Además, en su atestado, los agentes de la Policía Local constataron que dicho vehículo había sido robado.
- 10 En consecuencia, el conductor y AT fueron objeto de diligencias penales por delito de receptación. Al término de este procedimiento, AT fue absuelta al no ser la autora del delito. Mientras tanto, el conductor falleció.
- 11 El 11 de febrero de 2022, AT presentó una demanda ante el Tribunale ordinario di Lodi (Tribunal Ordinario de Lodi, Italia), que es el órgano jurisdiccional remitente, contra el heredero del conductor y contra CT, en su condición de empresa designada por el FGVS, con el fin de obtener la reparación del perjuicio sufrido por el accidente, cuantificado en 233 076 euros, más los intereses y la reevaluación.
- 12 CT alega ante el órgano jurisdiccional remitente, por una parte, que la indemnización prevista en el artículo 283 del Código de Seguros Privados, en su versión aplicable al litigio principal, se adeuda únicamente en favor de las personas transportadas que ignoraban que, en el momento del accidente, se encontraban a bordo de un vehículo que circulaba ilegalmente y, por otra parte, que, según la jurisprudencia de la Corte suprema di cassazione (Tribunal Supremo de Casación, Italia), corresponde al perjudicado probar que no tenía conocimiento de que el vehículo circulaba ilegalmente. En este contexto, CT alega la falta de pertinencia de la sentencia por la que se acordó la absolución de AT.
- 13 AT sostiene que el artículo 13 de la Directiva 2009/103 es suficientemente claro en el sentido de que impone la carga de la prueba al FGVS. Además, solicita que se deje inaplicada la disposición nacional en conflicto con el Derecho de la Unión.
- 14 El órgano jurisdiccional remitente indica que la Corte suprema di cassazione (Tribunal Supremo de Casación) y los jueces que conocen del fondo interpretan la normativa nacional aplicable en el litigio principal en el sentido de que la carga de la prueba de la ignorancia de la procedencia ilegal del vehículo de que se trate recae sobre el perjudicado, como hecho constitutivo de su pretensión de indemnización.
- 15 A este respecto, la Corte suprema di cassazione (Tribunal Supremo de Casación) declaró que el hecho de imponer al perjudicado la carga de la prueba de su buena fe estaba comprendido en el margen de apreciación de que dispone el Estado miembro de que se trate en el marco de la aplicación de la Directiva 2009/103. Añade que el objetivo

perseguido por el Derecho nacional sigue siendo idéntico al perseguido por el Derecho de la Unión, a saber, no permitir la indemnización de una persona que haya tenido conocimiento de que el vehículo en cuestión procedía de un robo.

- 16 Por consiguiente, el órgano jurisdiccional remitente considera útil preguntar al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del artículo 13 de la Directiva 2009/103. En ese sentido, aduce que este artículo 13 permite a los Estados miembros establecer que el organismo contemplado en el artículo 10, apartado 1, de dicha Directiva intervenga para indemnizar a la víctima de un accidente causado por un vehículo robado. Añade que, sin embargo, aunque el legislador nacional haya previsto la intervención de dicho organismo, ninguna disposición de la citada Directiva indica expresamente que la carga de la prueba de que el perjudicado tenía conocimiento de que el vehículo de que se trata circulaba ilegalmente incumbiera a dicho organismo. Así pues, sostiene que el artículo 13, apartado 1, párrafo segundo, de la Directiva 2009/103 únicamente se refiere al caso concreto en el que la reclamación se dirige contra la empresa aseguradora.
- 17 No obstante, según dicho órgano jurisdiccional, una lectura conjunta de los artículos 10, apartado 2, párrafo segundo, y 13, apartado 2, de la Directiva 2009/103 sugiere que corresponde al organismo contemplado en el artículo 10, apartado 1, de la citada Directiva demostrar que el vehículo de que se trata había sido robado.
- 18 Del mismo modo, considera que el principio general según el cual la persona perjudicada tiene siempre derecho a indemnización (*vulneratus ante omnia reficiendus*), que subyace a toda la normativa de la Unión sobre el seguro obligatorio de vehículos y en el que el Tribunal de Justicia ha basado con frecuencia sus resoluciones en la materia, aboga también en favor de una interpretación en este sentido del artículo 13 de la Directiva 2009/103. Así pues, aduce que, si la *ratio legis* de este artículo 13 fuera permitir al perjudicado no culpable tener acceso a una justa reparación, difícilmente se le podría imponer la obligación de probar una circunstancia cuya demostración resulta casi imposible.
- 19 Además, sostiene que el principio de efectividad del Derecho de la Unión podría verse comprometido si la persona que reclama la indemnización de su perjuicio estuviera obligada a aportar la prueba de una circunstancia de carácter negativo, o incluso cuya constatación resulta casi imposible.
- 20 Por último, según el órgano jurisdiccional remitente, el Tribunal de Justicia aún no ha interpretado el artículo 13 de la Directiva 2009/103. Considera que el Tribunal de Justicia solo tuvo que pronunciarse sobre la interpretación que debía darse a la normativa anterior en la materia, declarando entonces de manera recurrente que las disposiciones legales o las cláusulas contractuales que tienen por efecto excluir la aplicabilidad de una póliza de seguro solo podían oponerse a las víctimas de un accidente «cuando el asegurador pueda probar que las personas que ocupaban asiento por propia voluntad en el vehículo que haya causado el daño sabían que este era robado».
- 21 En estas circunstancias, el Tribunale ordinario di Lodi (Tribunal Ordinario de Lodi) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
  - «1) ¿Debe interpretarse el artículo 13 de la Directiva [2009/103] en el sentido de que, en caso de accidente de tráfico sufrido por una persona que viajaba a bordo de un vehículo que había sido robado, incumbe al organismo responsable de la indemnización, en el sentido del artículo 10 de esa Directiva demostrar que el perjudicado sabía que el vehículo había sido robado?
  - 2) En caso afirmativo, ¿se opone esa disposición, interpretada del modo antes indicado, a una normativa, como la italiana, que se interpreta y aplica en el sentido de que la carga de la prueba recae sobre el ocupante perjudicado?»

**Sobre las cuestiones prejudiciales**

- 22 Mediante sus cuestiones prejudiciales, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 13, apartado 2, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que, por una parte, corresponde al organismo contemplado en el artículo 10, apartado 1, de dicha Directiva probar, para liberarse de su obligación de indemnización, que, en caso de accidente de circulación, el perjudicado que ocupó asiento por voluntad propia en el vehículo que causó el daño sabía que este era robado y, por otra parte, se opone a una jurisprudencia nacional que interpreta la normativa nacional en el sentido de que, en tal situación, corresponde a esa persona, para obtener la reparación de su perjuicio, probar que no tenía conocimiento de que el vehículo había sido robado.
- 23 El artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 obliga a los Estados miembros a adoptar todas las medidas apropiadas, sin perjuicio de la aplicación del artículo 5 de dicha Directiva, para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio sea cubierta mediante un seguro.
- 24 A este respecto, en virtud del artículo 10, apartado 1, de la Directiva 2009/103, cada Estado miembro está obligado a crear o autorizar 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.
- 25 El artículo 13, apartado 2, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 dispone que, en el caso de vehículos robados u obtenidos por la fuerza, los Estados miembros podrán prever que el organismo contemplado en el artículo 10, apartado 1, de dicha Directiva «intervenga en lugar del asegurador en las condiciones previstas en el apartado 1 [de este] artículo [13]».
- 26 Procede señalar que del tenor del artículo 13, apartado 2, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 se desprende expresamente que el legislador de la Unión quiso aplicar a ese organismo las condiciones y limitaciones aplicables a los aseguradores en virtud del artículo 13, apartado 1, de dicha Directiva.
- 27 En el caso de autos, de la resolución de remisión se desprende que la República Italiana optó por la intervención del organismo contemplado en el artículo 10, apartado 1, de la Directiva 2009/103 en caso de daños causados por vehículos puestos en circulación contra la voluntad de su propietario.
- 28 Pues bien, cuando un Estado miembro ha optado por la intervención de dicho organismo en caso de daños causados por vehículos robados, este está obligado, con arreglo al artículo 13, apartado 2, de la citada Directiva, en particular, a respetar los requisitos establecidos en el artículo 13, apartado 1, de la citada Directiva.
- 29 A este respecto, en virtud del artículo 13, apartado 1, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, una compañía aseguradora que cubra la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles no puede negarse a indemnizar a los terceros víctimas de un accidente causado por un vehículo asegurado invocando disposiciones legales o cláusulas contractuales contenidas en una póliza de seguro que excluyan de la cobertura del seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles los daños causados a los terceros víctimas de accidente debido a la utilización o la conducción del vehículo asegurado por personas no autorizadas para conducirlo, por personas no titulares de un permiso de conducir o por personas que no cumplan las obligaciones legales de orden técnico referentes al estado y a la seguridad del vehículo (sentencia de 19 de septiembre de 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, apartado 33).

- 30 Como excepción a este primer párrafo, el artículo 13, apartado 1, párrafo segundo, de la Directiva 2009/103 prevé la posibilidad de que la compañía aseguradora no indemnice a determinadas víctimas habida cuenta de la situación que ellas mismas hayan creado, en concreto en los supuestos en que el vehículo que haya causado el daño hubiera sido utilizado o conducido por personas que no estuvieran ni expresa ni implícitamente autorizadas para ello y en que los terceros víctimas hubieran ocupado asiento por voluntad propia en dicho vehículo, sabiendo que había sido robado (sentencia de 19 de septiembre de 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, apartado 34).
- 31 A este respecto, procede señalar que, dado que el artículo 13, apartado 1, párrafo segundo, de la Directiva 2009/103 establece una excepción a una regla general, esta disposición debe ser interpretada en sentido restrictivo (auto de 13 de octubre de 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, apartado 61 y jurisprudencia citada).
- 32 Cualquier otra interpretación permitiría a los Estados miembros limitar a determinadas circunstancias la indemnización de los daños sufridos por los terceros que hayan sido víctimas de un accidente de circulación, que es precisamente lo que la Directiva 2009/103 pretende evitar (auto de 13 de octubre de 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, apartado 62 y jurisprudencia citada).
- 33 Habida cuenta de estas consideraciones, el Tribunal de Justicia ha declarado que el artículo 13, apartado 1, párrafo primero, de dicha Directiva debe interpretarse en el sentido de que una disposición legal o una cláusula contractual contenida en una póliza de seguro que excluye del seguro la utilización o la conducción de vehículos solo puede oponerse a terceros, víctimas de un accidente de circulación, cuando el asegurador pueda probar que las personas que ocupaban asiento por propia voluntad en el vehículo que haya causado el daño sabían que este era robado (auto de 13 de octubre de 2021, Liberty Seguros, C-375/20, EU:C:2021:861, apartado 63 y jurisprudencia citada).
- 34 De ello se deduce que, a la vista del tenor del artículo 13, apartado 2, de la Directiva 2009/103, cuando un Estado miembro ha optado por la intervención del organismo contemplado en el artículo 10, apartado 1, de la Directiva 2009/103 en caso de daños causados por vehículos robados, corresponde a este último aportar la prueba de que los perjudicados que ocupaban asiento por propia voluntad en el vehículo que causó el daño sabían que dicho vehículo era robado para poder oponer a las víctimas una disposición legal o una cláusula contractual contenida en una póliza de seguro, que excluye del seguro la utilización o la conducción de vehículos, en tales circunstancias.
- 35 Esta apreciación queda confirmada tanto por el contexto en el que se inscribe el artículo 13, apartado 2, de la Directiva 2009/103 como por los objetivos perseguidos por esta Directiva, que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, deben tenerse en cuenta en el marco de la interpretación de esta disposición (véase, por analogía, la sentencia de 18 de diciembre de 2019, IT Development, C-666/18, EU:C:2019:1099, apartado 37).
- 36 Por lo que respecta al contexto en el que se inscribe el artículo 13, apartado 2, de la Directiva 2009/103, la conclusión de que la carga de la prueba en cuestión incumbe al organismo contemplado en el artículo 10, apartado 1, de esta Directiva es también conforme con el artículo 10, apartado 2, párrafo segundo, de dicha Directiva, según el cual, para excluir su intervención, corresponde a dicho organismo probar que los perjudicados que ocupaban asiento por propia voluntad en el vehículo que causó el daño sabían que el vehículo no estaba asegurado. Así pues, en tal supuesto, la carga de la prueba del conocimiento de que el vehículo no estaba asegurado incumbe también a ese organismo y no a la víctima del accidente de circulación.
- 37 En lo que atañe a los objetivos perseguidos por la Directiva 2009/103, procede recordar, como enuncia su considerando 1, que esta Directiva ha codificado la Directiva 72/166, la Directiva 84/5, la Directiva 90/232, la Directiva 2000/26 y la Directiva 2005/14. Estas últimas Directivas han precisado progresivamente las obligaciones de los Estados

miembros en materia de seguro obligatorio. Tenían como objetivo, por una parte, 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 otra parte, garantizar que las víctimas de los accidentes causados por estos vehículos recibieran un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Unión en que hubiera ocurrido el accidente (sentencia de 19 de septiembre de 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, apartado 29 y jurisprudencia citada).

- 38 Además, de los considerandos 2 y 20 de la Directiva 2009/103 se desprende que esta persigue, en esencia, los mismos objetivos que las citadas Directivas (véase, en ese sentido, la sentencia de 19 de septiembre de 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, apartado 30 y jurisprudencia citada).
- 39 La evolución de la normativa de la Unión en materia de seguro obligatorio 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 19 de septiembre de 2024, Matmut, C-236/23, EU:C:2024:761, apartado 31 y jurisprudencia citada).
- 40 Así pues, habida cuenta del objetivo de protección de las víctimas de accidentes de circulación causados por vehículos automóviles, perseguido por la Directiva 2009/103, no puede exigirse a la víctima de tal accidente que demuestre que no tenía conocimiento de que el vehículo en el que ocupó asiento había sido robado, pues tal carga de la prueba sería contraria a dicho objetivo.
- 41 Por lo tanto, a la vista de los elementos de que dispone el Tribunal de Justicia, una jurisprudencia nacional que impone la carga de la prueba de la ignorancia de la procedencia ilegal del vehículo que causó el accidente de circulación a la víctima de dicho accidente, como hecho constitutivo de su pretensión de indemnización, no parece conforme con las exigencias derivadas del artículo 13, apartado 2, de la Directiva 2009/103, sin perjuicio de las comprobaciones que corresponderá efectuar al órgano jurisdiccional remitente.
- 42 Para dar una respuesta útil al órgano jurisdiccional remitente, es preciso aportar precisiones sobre las obligaciones que incumben al juez nacional en el supuesto de que la jurisprudencia nacional no sea conforme con el artículo 13, apartado 2, de la Directiva 2009/103.
- 43 Es preciso recordar que, conforme a reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, al aplicar el Derecho interno, los tribunales nacionales están obligados a interpretarlo en la medida de lo posible a la luz del texto y de la finalidad de la Directiva en cuestión, para alcanzar el resultado que esta persigue y atenerse así a lo dispuesto en el artículo 288 TFUE, párrafo tercero. Esta obligación de interpretación del Derecho nacional de conformidad con el Derecho de la Unión es inherente al régimen del Tratado FUE, en la medida en que permite a los tribunales nacionales garantizar, en el marco de sus competencias, la plena eficacia del Derecho de la Unión cuando resuelven los litigios de que conocen (sentencia de 5 de marzo de 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, apartado 41 y jurisprudencia citada).
- 44 Por otro lado, el Tribunal de Justicia ha declarado en reiteradas ocasiones que el principio de interpretación conforme exige que los tribunales nacionales, tomando en consideración la totalidad de su Derecho interno y aplicando los métodos de interpretación reconocidos por este, hagan todo lo que sea de su competencia a fin de garantizar la plena eficacia de la Directiva de que se trate y alcanzar una solución conforme con el objetivo perseguido por esta (sentencia de 5 de marzo de 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, apartado 42).
- 45 En este contexto, el Tribunal de Justicia ha declarado que la obligación de interpretación conforme obliga a los tribunales nacionales, incluidos los que resuelven en última

instancia, a modificar, cuando ello sea necesario, una jurisprudencia nacional ya consolidada si esta se basa en una interpretación del Derecho interno incompatible con los objetivos de una directiva. Por lo tanto, un tribunal nacional no puede, en particular, considerar válidamente que se encuentra en la imposibilidad de interpretar la disposición nacional de que se trata de conformidad con el Derecho de la Unión por el mero hecho de que, de forma reiterada, haya interpretado esa norma de manera incompatible con ese Derecho (véase, en ese sentido, la sentencia de 5 de marzo de 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, apartados 43 y 44).

- 46 Por lo tanto, corresponderá al tribunal remitente garantizar la plena eficacia de la Directiva 2009/103, dejando inaplicada en caso de necesidad, de oficio, la interpretación adoptada por los tribunales italianos, en la medida en que esta interpretación no sea compatible con el Derecho de la Unión (véase, por analogía, la sentencia de 5 de marzo de 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, apartado 44 y jurisprudencia citada).
- 47 No obstante, esta obligación de interpretación conforme tiene sus límites en los principios generales del Derecho, concretamente en el principio de seguridad jurídica, en el sentido de que no puede servir de fundamento para una interpretación *contra legem* del Derecho nacional (sentencia de 5 de marzo de 2020, OPR-Finance, C-679/18, EU:C:2020:167, apartado 45).
- 48 A este respecto, si bien no corresponde al Tribunal de Justicia pronunciarse sobre la interpretación del Derecho italiano, procede, no obstante, señalar que, aparentemente, según la jurisprudencia nacional mencionada en la resolución de remisión, la norma nacional en virtud de la cual la carga de la prueba en cuestión recae sobre la persona perjudicada no se expresa claramente en el artículo 283 del Decreto Legislativo n.º 209. Pues bien, si este es efectivamente el caso, no puede considerarse que una interpretación conforme con la Directiva 2009/103 sea *contra legem*.
- 49 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a las cuestiones prejudiciales planteadas que el artículo 13, apartado 2, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que, por una parte, corresponde al organismo contemplado en el artículo 10, apartado 1, de dicha Directiva probar, para liberarse de su obligación de indemnización, que, en caso de accidente de circulación, el perjudicado que ocupó asiento por voluntad propia en el vehículo que causó el daño sabía que era robado y, por otra parte, se opone a una jurisprudencia nacional que interpreta la normativa nacional en el sentido de que, en tal situación, corresponde a esa persona, para obtener la reparación de su perjuicio, probar que no tenía conocimiento de que el vehículo había sido robado.

### Costas

- 50 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, 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 Novena) declara:

**El artículo 13, apartado 2, 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,**

por una parte, corresponde al organismo contemplado en el artículo 10, apartado 1, de dicha Directiva probar, para liberarse de su obligación de indemnización, que, en caso de accidente de circulación, el perjudicado que ocupó asiento por voluntad propia en el vehículo que causó el daño sabía que era robado y, por otra parte, se opone a una jurisprudencia nacional que interpreta la normativa nacional en el sentido de que, en tal situación, corresponde a esa persona, para obtener la reparación de su perjuicio, probar que no tenía conocimiento de que el vehículo había sido robado.

Firmas

---

\* Lengua de procedimiento: italiano.

---

¡ La denominación del presente asunto es ficticia. No se corresponde con el nombre de ninguna parte en el procedimiento.