



Boletín nº 9/15
7 de septiembre de 2015



OMNE IGNOTUM PROMAGNIFICO EST (TÁCITO)

“ Todo lo desconocido se tiene por magnífico ”

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera) de 4 de septiembre de 2014 Asunto C162/13

Por
María José Fernández Martín

«Procedimiento prejudicial — Seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles — Directiva 72/166/CEE — Artículo 3, apartado 1 — Concepto de “circulación de vehículos” — Accidente causado en el patio de una granja por un tractor dotado de remolque»

En el asunto C 162/13, que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Vrhovno sodišče (Eslovenia), mediante resolución de 11 de marzo de 2013, recibida en el Tribunal de Justicia el 29 de marzo de 2013, en el procedimiento entre **Damijan Vnuk y Zavarovalnica Triglav d.d., Sentencia**

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 103, p. 1; EE 13/02, p. 113; en lo sucesivo, «Primera Directiva»).

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

Sobre la cuestión prejudicial

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

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

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

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

37 El concepto de vehículo se precisa en el artículo 1, número 1, de la citada Directiva, según el cual debe entenderse por «vehículo» en el sentido de esta Directiva «todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados».

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

39 Sin embargo, de lo antedicho no resulta necesariamente que un tractor dotado de remolque esté sujeto a la obligación de aseguramiento de la responsabilidad civil prevista en el artículo 3, apartado 1, de dicha Directiva. En efecto, por un lado, con arreglo a dicha disposición, es necesario que ese vehículo tenga su estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro, requisito cuyo cumplimiento no se discute en el litigio principal. Por otro lado, en aplicación del artículo 4, letra b), de la citada Directiva, cada Estado miembro puede establecer excepciones a lo dispuesto en el artículo 3 de ésta en lo que se refiere a ciertos tipos de vehículos o ciertos vehículos que tengan una matrícula especial, cuya relación se determinará por este Estado, notificándose al resto de los Estados miembros y a la Comisión.

40 De las consideraciones anteriores resulta que un tractor dotado de remolque está sujeto a la obligación prevista en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva cuando tiene su estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro que no ha excluido ese tipo de vehículo del ámbito de aplicación de la citada disposición. Los Estados miembros para determinar su sentido y su alcance normalmente debe ser objeto en toda la Unión Europea de una interpretación autónoma y uniforme, que debe buscarse teniendo en cuenta no sólo el tenor de la disposición, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forme parte (véase, en este sentido, la sentencia Omejz, C-536/09, EU:C:2011:398, apartados 19 y 21 y jurisprudencia citada).





- 41 En cuanto a la cuestión de si debe considerarse que la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor está o no comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» al que se refiere dicha disposición, procede señalar, de entrada, que ese concepto no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro.
- 42 En efecto, ni el artículo 1 de la Primera Directiva, ni el artículo 3, apartado 1, de ésta, ni ninguna otra disposición de la citada Directiva o de las otras directivas relativas al seguro obligatorio remiten al Derecho de los Estados miembros por lo que se refiere a ese concepto. Pues bien, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, de las exigencias tanto de la aplicación uniforme del Derecho de la Unión como del principio de igualdad se desprende que el tenor de una disposición de Derecho de la Unión que no contenga una remisión expresa al Derecho de
- 43 Por lo que se refiere, en primer lugar, a los términos empleados en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, de un examen comparado de las distintas versiones lingüísticas de esa disposición resulta que ésta presenta divergencias en cuanto al tipo de situación contemplado por la obligación de aseguramiento que prevé, divergencias que se encuentran además en el propio título de esa Directiva, en particular en sus versiones inglesa y francesa.
- 44 Así pues, en francés, al igual que en español, griego, italiano, neerlandés, polaco y portugués, el citado artículo 3, apartado 1, hace referencia a la obligación de cubrir la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos, dando a entender que esa obligación de aseguramiento se refiere únicamente a los accidentes causados en el ámbito de la circulación vial, como sostienen el Gobierno alemán e Irlanda.
- 45 No obstante, las versiones inglesa, así como búlgara, checa, estonia, letona, maltesa, eslovaca, eslovena y finesa de esa misma disposición, se remiten al concepto de «utilización» de vehículos, sin otras precisiones, mientras que las versiones danesa, alemana, lituana, húngara, rumana y sueca hacen referencia, de modo más general, a la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil para los vehículos y parecen imponer así la obligación de garantizar la responsabilidad civil resultante de la utilización o del funcionamiento de un vehículo, con independencia de si esa utilización o funcionamiento se produce o no en el ámbito de la circulación vial.
- 46 Según jurisprudencia reiterada, una interpretación puramente literal de una o varias versiones lingüísticas de un texto plurilingüe de Derecho de la Unión, prescindiendo de las demás, no puede sin embargo prevalecer, ya que la aplicación uniforme de las disposiciones del Derecho de la Unión exige que sean interpretadas a la luz de las versiones de todas las lenguas (véanse, en este sentido, las sentencias Jany y otros, C-268/99, EU:C:2001:616, apartado 47 y jurisprudencia citada, y Comisión/España, C-189/11, EU:C:2013:587, apartado 56 y jurisprudencia citada). En caso de divergencia entre las distintas versiones lingüísticas de una disposición de la Unión, la norma de que se trate debe interpretarse en función de la estructura general y de la finalidad de la normativa en la que se integra (véanse, en este sentido, las sentencias ZVK, C-300/05, EU:C:2006:735, apartado 16 y jurisprudencia citada; Haasová, C-22/12, EU:C:2013:692, apartado 48, y Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 39).
- 47 Por consiguiente, en segundo lugar, es preciso acudir a la estructura general y a la finalidad de la normativa de la Unión en materia de seguro obligatorio, en la que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva se integra.
- 48 A este respecto, es preciso señalar que ninguna de las Directivas relativas al seguro obligatorio contiene definición alguna de lo que se debe entender por los «vehículos», en el sentido de esas Directivas.
- 49 Sin embargo, esos conceptos deben entenderse a la luz del doble objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por un vehículo automóvil y de la liberalización de la circulación de las personas y de los mercados en la perspectiva de la realización del mercado interior perseguido por esas Directivas.
- 50 Así pues, la Primera Directiva forma parte de una serie de Directivas que han venido precisando progresivamente las obligaciones de los Estados miembros en materia de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos. Pues bien, aunque el Tribunal de Justicia ha declarado sistemáticamente que de los considerandos de las Directivas Primera y Segunda se desprende que el objetivo de dichas Directivas es garantizar la libre circulación tanto de los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la Unión como de los ocupantes de dichos vehículos, también ha considerado sistemáticamente que éstas tienen por objetivo asimismo garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciban un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Unión en que haya ocurrido el accidente (véanse, en este sentido, las sentencias Ruiz Bernáldez, C-129/94, EU:C:1996:143, apartado 13, y Csonka y otros, C-409/11, EU:C:2013:512, apartado 26 y jurisprudencia citada).
- 51 En efecto, si bien es cierto que de los considerandos quinto a séptimo de la Primera Directiva se deduce, en particular, que ésta trata de liberalizar el régimen de circulación de las personas y de los vehículos automóviles entre los Estados miembros en la perspectiva de la realización del mercado interior, suprimiendo el control de la carta verde que se efectuaba en las fronteras de los Estados miembros, perseguía asimismo un objetivo de protección de las víctimas (véase, en este sentido, la sentencia Ruiz Bernáldez, EU:C:1996:143, apartado 18).
- 52 Además, la evolución de la normativa de la Unión en materia de seguro obligatorio pone de manifiesto que ese objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por vehículos ha sido constantemente perseguido y reforzado por el legislador de la Unión.
- 53 La apreciación anterior se desprende en particular, en primer término, de los artículos 1 a 3 de la Segunda Directiva. En este sentido, el artículo 1 de ésta impuso que el seguro contemplado en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva cubriera tanto los daños materiales como los corporales. Asimismo impuso la creación por los Estados miembros de organismos que tienen por misión reparar los daños causados por los vehículos no identificados o para los cuales no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento y estableció cuantías mínimas de garantía. El artículo 2 de dicha Directiva limitó el alcance de determinadas cláusulas de exclusión previstas por vía legislativa o contractual por lo que se refiere al recurso de las terceras víctimas de un siniestro causado por la utilización o la conducción del vehículo asegurado por determinadas personas. El artículo 3 de la citada Directiva extendió el acceso al seguro para los daños corporales a los miembros de la familia del asegurado, del conductor o de cualquier otra persona cuya responsabilidad civil esté comprometida en el siniestro.
- 54 Seguidamente, la Tercera Directiva, en virtud de su artículo 1, extendió especialmente la cobertura del seguro a los daños corporales de todos los pasajeros distintos del conductor y la Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles, entre otras cosas, introdujo en su artículo 3 un derecho de acción directa de los perjudicados contra la compañía de seguros que cubre la responsabilidad civil de la persona responsable.
- 55 Por último, la Directiva 2005/14, a través de sus artículos 2 y 4, que modifican respectivamente las Directivas Segunda y Tercera,





En este sentido, el artículo 1 de ésta impuso que el seguro contemplado en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva cubriera tanto los daños materiales como los corporales. Asimismo impuso la creación por los Estados miembros de organismos que tienen por misión reparar los daños causados por los vehículos no identificados o para los cuales no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento y estableció cuantías mínimas de garantía. El artículo 2 de dicha Directiva limitó el alcance de determinadas cláusulas de exclusión previstas por vía legislativa o contractual por lo que se refiere al recurso de las terceras víctimas de un siniestro causado por la utilización o la conducción del vehículo asegurado por determinadas personas. El artículo 3 de la citada Directiva extendió el acceso al seguro para los daños corporales a los miembros de la familia del asegurado, del conductor o de cualquier otra persona cuya responsabilidad civil esté comprometida en el siniestro.⁵⁴ Seguidamente, la Tercera Directiva, en virtud de su artículo 1, extendió especialmente la cobertura del seguro a los daños corporales de todos los pasajeros distintos del conductor y la Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles, entre otras cosas, introdujo en su artículo 3 un derecho de acción directa de los perjudicados contra la compañía de seguros que cubre la responsabilidad civil de la persona responsable.⁵⁵ Por último, la Directiva 2005/14, a través de sus artículos 2 y 4, que modifican respectivamente las Directivas Segunda y Tercera, adaptó concretamente las cuantías mínimas de garantía, y previó su revisión regular, y extendió el ámbito de intervención del organismo establecido por la Segunda Directiva y la cobertura del seguro recogido en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva a los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas. También introdujo una nueva limitación a la posibilidad de aplicar determinadas cláusulas de exclusión de la cobertura del seguro y prohibió que se opusieran franquicias a los perjudicados como consecuencia de un accidente por lo que atañe al seguro contemplado en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva.⁵⁶ Habida cuenta de todo lo anterior, y en particular del objetivo de protección perseguido por las Directivas Primera a Tercera, no puede considerarse que el legislador de la Unión haya deseado excluir de la protección conferida por esas Directivas a los perjudicados por un accidente causado por un vehículo con ocasión de su utilización, si ésta es conforme con la función habitual de dicho vehículo.⁵⁷ A este respecto, es importante señalar además que, según la parte A del anexo de la Directiva 73/239, en su versión modificada por la Directiva 84/641, el ramo de actividad del seguro directo relativo a la «responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles» hace referencia a «toda responsabilidad resultante del empleo de vehículos terrestres automóviles (comprendida la responsabilidad del transportista)».⁵⁸ En el presente asunto, es preciso indicar, por un lado, que, como se desprende de la información publicada por la Comisión, la República de Eslovenia no ha excluido, en virtud del artículo 4, letra b), de la Primera Directiva, ningún tipo de vehículo del ámbito de aplicación del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva. Por otro lado, según las indicaciones facilitadas por el órgano jurisdiccional remitente, el accidente que originó el litigio principal fue causado por un vehículo que se movía en marcha atrás para colocarse en un lugar determinado y, por lo tanto, parece haber sido causado por la utilización de un vehículo que es conforme con su función habitual, lo que no obstante incumbe al órgano jurisdiccional remitente comprobar.⁵⁹ **En tales circunstancias, teniendo en cuenta todas las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada disposición se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo. Así pues, puede estar comprendida en ese concepto la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor, como en el litigio principal, extremo que corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar.** Costas ⁶⁰ Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados al presentar observaciones ante el Tribunal de Justicia, distintos de aquellos en que hayan incurrido dichas partes, no pueden ser objeto de reembolso.

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

El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad debe interpretarse en el sentido de que en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada disposición se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo. Así pues, puede estar comprendida en ese concepto la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor, como en el litigio

EL RINCÓN DE LA SONRISA: Empleos temporales

