



Boletín nº 1/17  
7 de ENERO de 2017



**Brevis ipsa vita est sed malis fit longior**

("Nuestra vida es breve, pero se hace más larga por culpa de los infortunios").

## Asunto C556/13 (transcripción)

Por

*María José Fernández Martín*

«Procedimiento prejudicial — Seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles — Directiva 90/232/CEE — Artículo 2 — Diferencia en el importe de la prima del seguro en función del territorio de circulación del vehículo»

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Lituania), mediante resolución de 17 de octubre de 2013, recibida en el Tribunal de Justicia el 28 de octubre de 2013, en el procedimiento entre UAB «Litaksa» y «BTA Insurance Company» SE.

1 La petición de decisión prejudicial versa sobre la interpretación del artículo 2 de la Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, Tercera Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles ([DO L 129, p. 33](#)), en su versión modificada por la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005 ([DO L 149, p. 14](#); en lo sucesivo, «Tercera Directiva»), de los principios de libre circulación de personas y de mercancías y del principio general de no discriminación.

2 Esta petición se presentó en el marco de un litigio entre UAB «Litaksa» (en lo sucesivo, «Litaksa»), empresa de transporte por carretera, y «BTA Insurance Company» SE (en lo sucesivo, «BTA»), compañía de seguros, en relación con el reembolso de las indemnizaciones abonadas en concepto de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (en lo sucesivo, «seguro obligatorio del automóvil») a las víctimas de accidentes de tráfico.

### Marco jurídico

#### Derecho de la Unión

3 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 L 263, p. 11](#)), codificó cinco directivas que habían sido adoptadas para aproximar las legislaciones de los Estados miembros relativas al seguro obligatorio del automóvil.

4 Sin embargo, como los hechos del litigio principal acaecieron antes de la entrada en vigor de la Directiva 2009/103, el marco jurídico pertinente sigue siendo el constituido por esas cinco directivas, en particular, 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»), y la Tercera Directiva.

#### Primera Directiva

5 Para facilitar la circulación de los viajeros entre los Estados miembros, la Primera Directiva estableció un sistema basado, por una parte, en la supresión del control de la carta verde de seguro con ocasión del cruce de las fronteras internas de la Unión Europea y, por otra, en la obligación para cada uno de los Estados miembros de adoptar las medidas necesarias para que la responsabilidad civil en la circulación de vehículos esté cubierta por un seguro.

6 A tal fin, el artículo 3 de esta Directiva dispone:

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

2. Cada Estado miembro adoptará todas las medidas oportunas, para que el contrato de seguro cubra igualmente los daños causados en el territorio de los otros Estados miembros según las legislaciones en vigor en esos Estados,





**SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta) de 26 de marzo  
de 2015  
Asunto C556/13,**

### Tercera Directiva

7 Los considerandos sexto, séptimo, duodécimo y decimotercero de la Tercera Directiva tienen el siguiente tenor: «Considerando que es necesario eliminar cualquier incertidumbre en cuanto a la aplicación del primer guion del apartado 2 del artículo 3 de la [Primera] Directiva; que todas las pólizas de seguro obligatorio de automóviles deben cubrir la totalidad del territorio de la [Unión];

Considerando además que, en beneficio del asegurado, conviene que cada póliza de seguro ofrezca, mediante una prima única en cada uno de los Estados miembros, la cobertura exigida por su legislación o la exigida por la legislación del Estado miembro donde el vehículo tenga su estacionamiento habitual, cuando esta última sea superior;

Considerando que conviene completar de manera uniforme, y teniendo en cuenta todas las consideraciones anteriores, [la Primera Directiva y 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)];

Considerando que dicho complemento, al reforzar la protección de los asegurados y de las víctimas de accidentes, facilitará aún más el cruce de las fronteras interiores de la [Unión] y, por lo tanto, el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior; que, por consiguiente, es necesario basarse en un nivel alto de protección del consumidor.»

8-El artículo 2 de la Tercera Directiva establece:

«Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que todas las pólizas de [seguro obligatorio del automóvil]:

cubran, basándose en una prima única y durante toda la duración del contrato, la totalidad del territorio de la [Unión], incluida cualquier estancia del vehículo en otros Estados miembros durante la vigencia del contrato, y garanticen, basándose en esa misma prima única, en cada Estado miembro, la cobertura a que obligue su legislación, o la cobertura exigida por la legislación del Estado miembro en el cual el vehículo tenga su estacionamiento habitual cuando esta última sea superior.»

### Derecho lituano

9 El artículo 10 de la Ley sobre el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas), de 14 de junio de 2001 (Žin., 2004, no 100-3718), titulado «Territorio de aplicación de un contrato de seguro», dispone lo siguiente en su apartado 1:

«Tras el pago de la prima única (global), el contrato de seguro de un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en territorio de la República de Lituania o el contrato de seguro «frontera» confiere, durante toda la vigencia del contrato, incluida cualquier estancia del vehículo en otros Estados miembros de la Unión Europea durante la vigencia del contrato, en cada Estado miembro, la cobertura exigida por su normativa en materia de seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, o la cobertura resultante de la presente ley, cuando ésta sea superior. El contrato de seguro de un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en territorio de la República de Lituania, en virtud del cual se haya expedido una carta verde, confiere también una cobertura de seguro en los Estados extranjeros indicados en esa carta verde.»

### Litigio principal y cuestiones prejudiciales

10 El 24 de noviembre de 2008, Litaksa y BTA celebraron dos contratos de seguro obligatorio del automóvil, destinados a cubrir la responsabilidad civil de Litaksa resultante de la circulación de dos vehículos de su propiedad por el período comprendido entre el 25 de noviembre de 2008 y el 24 de noviembre de 2009. En los referidos contratos, se había estipulado que estos vehículos sólo se usarían para el transporte de pasajeros o mercancías en territorio lituano. Por otro lado, dichos contratos obligaban a Litaksa, en el supuesto de que tuviera la intención de emplear dichos vehículos durante un período superior a 28 días en otro Estado miembro o de transportar allí personas o mercancías, a informar de ello con carácter previo a BTA y a abonarle un complemento de prima por ese concepto.

11 -En 2009, los dos vehículos propiedad de Litaksa estuvieron implicados en sendos accidentes de tráfico en el Reino Unido y en Alemania, sin que Litaksa hubiera declarado previamente a BTA su intención de utilizar dichos vehículos en esos Estados miembros.





## Asunto C556/13,

12-BTA indemnizó a las víctimas de estos accidentes, y, posteriormente, al considerar que Litaksa no había cumplido las cláusulas de los contratos controvertidos en el litigio principal, que la obligaban a informar de su intención de emplear los vehículos en otro Estado miembro, acudió al Kauno miesto apylinkės teismas (tribunal de primera instancia de Kaunas) para que se condenara a Litaksa a reembolsarle la mitad de las indemnizaciones abonadas a las víctimas

13-Mediante sentencia de 30 de julio de 2012, el Kauno miesto apylinkės teismas estimó el recurso de BTA. Toda vez que Litaksa interpuso recurso de apelación contra esa sentencia, el Kauno apygardos teismas (tribunal regional de Kaunas), mediante auto de 27 de diciembre de 2012, por un lado, anuló parcialmente la sentencia del Kauno miesto apylinkės teismas, debido a que parte de los créditos de BTA frente a Litaksa estaban prescritos; por otro, confirmó esa sentencia en la medida en que condenó a Litaksa a abonar a BTA el resto de las deudas, tras haber puesto de manifiesto, como el Kauno miesto apylinkės teismas, que el incumplimiento de las cláusulas de un contrato de seguro obligatorio del automóvil podía justificar la reclamación al tomador del seguro de un reembolso parcial de las indemnizaciones abonadas por la aseguradora. Entonces, Litaksa interpuso un recurso de casación ante el Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Tribunal Supremo de Lituania)<sup>14</sup> Según el tribunal remitente, el examen del recurso de casación interpuesto por Litaksa necesita que se dilucide con carácter previo si las partes en un contrato de seguro obligatorio del automóvil pueden pactar que se aplique una prima diferente en función de que el vehículo objeto del contrato se utilice únicamente en territorio del Estado miembro o en todo el territorio de la Unión.<sup>15</sup> A este respecto, el tribunal remitente señala que el artículo 2 de la Tercera Directiva exige que los contratos de seguro obligatorio del automóvil cubran, sobre la base de una prima única, todo el territorio de la Unión. Por tanto, ese tribunal se pregunta si la diferencia en el importe de la prima en función del territorio en el que se utiliza el vehículo es contraria a dicha disposición. En efecto, si tal diferencia carece de incidencia sobre la indemnización de las víctimas de un accidente de tráfico, ya que se les indemniza con independencia del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el accidente, podría menoscabarse el interés del asegurado, cuya protección es uno de los objetivos perseguidos por el artículo 2 de la Tercera Directiva. En efecto, existiría el riesgo de que el contrato de seguro obligatorio del automóvil no cubriera la totalidad del territorio de la Unión, en el sentido de dicho artículo, si la aseguradora pudiera, en el supuesto de que ocurriera un accidente en un Estado miembro distinto del establecido en el contrato, ejercer una acción de repetición contra el asegurado para recuperar una parte de la indemnización abonada a las víctimas. Por último, según el tribunal remitente, debe determinarse si una diferencia en el importe de la prima en función del territorio en el que se utiliza el vehículo obstaculiza el objetivo de libre circulación de mercancías y de personas, perseguido por las Directivas Primera y Tercera, y el principio general de no discriminación.

16-En estas circunstancias, el Lietuvos Aukščiausiasis Teismas decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

**«1) ¿Se ha de interpretar el artículo 2 de [la Tercera Directiva] en el sentido de que las partes de un contrato de seguro obligatorio del automóvil no tienen derecho a pactar una restricción territorial de la cobertura respecto al asegurado (aplicar una prima diferente en función del territorio donde se utilice el vehículo: o en toda la Unión Europea o sólo en la República de Lituania), pero en todo caso sin limitación de la cobertura respecto a las víctimas, es decir, definir el uso del vehículo fuera de la República de Lituania, en otro Estado miembro de la Unión Europea, como factor de incremento del riesgo asegurado que implica el pago de una prima adicional?**

**2) ¿Se han de interpretar el principio de libre circulación de personas y vehículos en todo el territorio de la Unión Europea y el principio general de la Unión Europea de igualdad (no discriminación) en el sentido de que se oponen a un pacto entre las partes de un contrato de seguro obligatorio del automóvil como el antes descrito, conforme al cual el riesgo asegurado se vincula al uso territorial del vehículo?»**

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión prejudicial



17 Mediante su primera cuestión prejudicial, el tribunal remitente desea saber, en esencia, si el artículo 2 de la Tercera Directiva debe interpretarse en el sentido de que corresponde al concepto de «prima única», en el sentido de esta disposición, una prima que varía en función de que el vehículo asegurado vaya a circular únicamente en territorio del Estado miembro en el que tenga su establecimiento habitual o en la totalidad del territorio de la Unión.

18 En virtud del artículo 2 de la Tercera Directiva, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que todas las pólizas de seguro obligatorio del automóvil cubran, basándose en una prima única y durante toda la vigencia del contrato, la totalidad del territorio de la Unión, incluida cualquier estancia del vehículo en otros Estados miembros durante la vigencia del contrato. Además, siempre según este artículo, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que dichas pólizas garanticen, basándose en esa misma prima única, en cada Estado miembro, la cobertura a que obligue su legislación, o la cobertura exigida por la legislación del Estado miembro en el cual el vehículo tenga su estacionamiento habitual cuando esta última sea superior.

19 Se desprende del tenor del artículo 2 de la Tercera Directiva que todas las pólizas de seguro obligatorio del automóvil deben ofrecer, como contrapartida al pago de una prima única, una cobertura válida para la totalidad del territorio de la Unión.

20 Por otra parte, refuerza la obligación así impuesta a los Estados miembros el requisito, mencionado en ese mismo artículo, de que esta cobertura deba ser válida durante la vigencia del contrato, incluso en las estancias del vehículo en otros Estados miembros distintos de aquel en el que tiene su estacionamiento habitual.

21 No obstante, el tribunal remitente pregunta si una póliza de seguro obligatorio del automóvil responde a las exigencias del Derecho de la Unión, en particular, del artículo 2 de la Tercera Directiva, en circunstancias como las del litigio principal, en el que, como contrapartida de la prima inicial, la aseguradora se compromete a indemnizar a las víctimas de accidentes en los que esté implicado el vehículo asegurado con independencia del Estado miembro en el que se produzcan los accidentes, pero puede ejercer una acción de repetición contra el asegurado para obtener el reembolso de la mitad de las indemnizaciones abonadas cuando dichos accidentes se producen en un Estado miembro distinto de aquel en el que el vehículo en cuestión tenga su estacionamiento habitual.

22-En consecuencia, debe determinarse si el artículo 2 de la Tercera Directiva, relativo a la prima única y al alcance territorial de la cobertura del seguro, se refiere únicamente a las relaciones entre el asegurado y la víctima o también a las relaciones entre aseguradora y asegurado.

23-Según retirada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, para interpretar una disposición del Derecho de la Unión ha de tenerse en cuenta no sólo su tenor, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forme parte (sentencias Csonka y otros, C409/11, EU:C:2013:512, apartado 23, y Vnuk, C162/13, EU:C:2014:2146, apartado 42).

24-Sobre este particular, ha de recordarse que la Tercera Directiva se inscribe en el marco del sistema instaurado por la Primera Directiva, que tiene por objeto la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro obligatorio del automóvil.

25-Mediante este sistema, el legislador de la Unión obliga a cada Estado miembro a velar por que, sin perjuicio de excepciones claramente definidas, todo propietario o usuario de un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en su territorio celebre con una compañía de seguros un contrato para garantizar, al menos dentro de los límites definidos por el Derecho de la Unión, su responsabilidad civil derivada del uso de dicho vehículo (sentencia Csonka y otros, EU:C:2013:512, apartado 28).

26-En este marco, como se desprende de sus considerandos duodécimo y decimotercero, la Tercera Directiva completa de manera uniforme, en particular, la Primera Directiva, al tener por objeto reforzar no sólo la protección de las víctimas de accidentes de tráfico, sino también de los asegurados, y facilitar aún más el cruce de las fronteras interiores de la Unión y, por lo tanto, el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior, basándose en un nivel alto de protección del consumidor.





27-Según el séptimo considerando de la Tercera Directiva, en particular, en beneficio del asegurado, los Estados miembros están obligados a adoptar las medidas necesarias para que cada póliza de seguro ofrezca, mediante una prima única en cada uno de los Estados miembros, la cobertura exigida por su legislación o la exigida por la legislación del Estado miembro donde el vehículo tenga su estacionamiento habitual, cuando esta última sea superior.

28-Por otro lado, debe recordarse que una operación de seguro se caracteriza, de forma generalmente admitida, por el hecho de que la aseguradora se obliga, mediante el pago previo de una prima, a proporcionar al asegurado, en caso de materialización del riesgo cubierto, la prestación convenida en el momento de la celebración del contrato (sentencias CPP, C-349/96, EU:C:1999:93, apartado 17, y Skandia, C-240/99, EU:C:2001:140, apartado 37).

29-Habida cuenta de tal contexto y de tales objetivos, cabe considerar que el artículo 2 de la Tercera Directiva, relativo a la prima única y al alcance territorial de la cobertura del seguro, no se refiere únicamente a las relaciones entre el asegurado y la víctima, sino también a las relaciones entre aseguradora y asegurado. Concretamente, este artículo implica que, como contrapartida del pago de la prima única, la aseguradora, en principio, asume el riesgo de indemnizar a las víctimas de un posible accidente que implique al vehículo asegurado, con independencia del Estado miembro de la Unión en el que se utiliza el vehículo o en el que se produce el accidente.

30-De ello se desprende que no se corresponde con el concepto de «prima única», en el sentido del artículo 2 de la Tercera Directiva, una prima que varía en función de que el vehículo asegurado vaya a circular únicamente en territorio del Estado miembro en el que tenga su establecimiento habitual o en la totalidad del territorio de la Unión. En efecto, tal variación equivale a supeditar el compromiso de la aseguradora de asumir el riesgo resultante de la circulación del vehículo fuera del Estado miembro de estacionamiento habitual al pago de un complemento de prima.

31-Habida cuenta del conjunto de consideraciones precedentes, procede responder a la primera cuestión prejudicial planteada que el artículo 2 de la Tercera Directiva debe interpretarse en el sentido de que no corresponde al concepto de «prima única», en el sentido de dicho artículo, una prima que varía en función de que el vehículo asegurado vaya a circular únicamente en territorio del Estado miembro en el que ese vehículo tenga su establecimiento habitual o en la totalidad del territorio de la Unión.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

32 -A la vista de la respuesta dada a la primera cuestión prejudicial, no ha lugar a responder a la segunda cuestión prejudicial.

Costas

33-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 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 Cuarta) declara:

El artículo 2 de la Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, Tercera Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, en su versión modificada por la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, debe interpretarse en el sentido de que no corresponde al concepto de «prima única», en el sentido de dicho artículo, una prima que varía en función de que el vehículo asegurado vaya a circular únicamente en territorio del Estado miembro en el que ese vehículo tenga su establecimiento habitual o en la totalidad del territorio de la Unión.

## EL RINCÓN DE LA SONRISA: encuentra las 7 diferencias

ENCUENTRA LAS 7 DIFERENCIAS

