



Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. YVES BOT
presentadas el 14 de junio de 2017¹

Asunto C-334/16

José Luis Núñez Torreiro
contra
AIG Europe Limited, Sucursal en España,
Unespa, Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras

(Petición de decisión prejudicial planteada por la Audiencia Provincial de Albacete)

«Procedimiento prejudicial — Directiva 2009/103/CE — Seguro de responsabilidad civil del automóvil — Seguro obligatorio — Excepciones — Accidente de un vehículo militar en un terreno no apto — Concepto de “circulación de vehículos” — Concepto de “función habitual del vehículo”»

I. Introducción

1. La presente petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 3 y 5 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.²

2. Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre el Sr. José Luis Núñez Torreiro y una compañía de seguros, AIG Europe Limited, Sucursal en España³ (en lo sucesivo, «aseguradora»), relativo al pago de una indemnización con arreglo al seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles.⁴

3. Las cuestiones prejudiciales planteadas por el tribunal remitente tienen por objeto, en esencia, que se precise el concepto de «circulación de vehículos»; más concretamente, que se dilucide si los Estados miembros tienen la posibilidad de definir dicho concepto de manera diferente de como lo establece la Directiva 2009/103 a efectos de determinar si el lugar de circulación puede constituir una razón para establecer una excepción a la obligación de seguro, lo que implica aclarar el concepto de «función habitual del vehículo», acuñado en la sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk.⁵

4. En las presentes conclusiones sostendré que, toda vez que el concepto de «circulación de vehículos», que figura en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2009/103, ha sido definido como un concepto autónomo del Derecho de la Unión, debe ser interpretado de manera uniforme en todos los Estados miembros, teniendo en cuenta la utilización del vehículo según su «función habitual», y que incumbe

¹ Lengua original: francés.

² DO 2009, L 263, p. 11.

³ Hasta el 10 de diciembre de 2012, esta compañía de seguros se denominaba «Chartis Europe, Sucursal en España».

⁴ En lo sucesivo, «seguro obligatorio».

⁵ C-162/13, en lo sucesivo, «sentencia Vnuk», EU:C:2014:2146.

al tribunal remitente interpretar toda la normativa, como la controvertida en el litigio principal, de modo que confiera plena eficacia a la obligación de seguro de responsabilidad civil del automóvil. Propondré que se precise que las circunstancias como las controvertidas en el litigio principal no justifican que se modifiquen los límites del concepto de utilización de un vehículo según su «función habitual» tomando en consideración el terreno por el que circulaba el vehículo.

II. Marco jurídico

A. Derecho de la Unión

5. Los considerandos 1 a 3, 10 y 20 de la Directiva 2009/103 enuncian:

- «(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, [6] 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, [7] 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, [8] [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), [9] 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. [10]
- (2) El seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación 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. 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.
- (3) Cada Estado miembro debe tomar todas las medidas útiles para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio esté cubierta por un seguro. Los daños cubiertos, así como las modalidades de dicho seguro, están determinados en el marco de dichas medidas.

[...]

6 DO 1972, L 103, p. 1; EE 13/02, p. 113.

7 DO 1984, L 8, p. 17; EE 13/15, p. 244.

8 DO 1990, L 129, p. 33.

9 DO 2000, L 181, p. 65.

10 DO 2005, L 149, p. 14.

- (10) Los Estados miembros deben poder establecer excepciones a la obligación general de suscribir un seguro obligatorio cuando se trata de vehículos que pertenecen a ciertas personas físicas o jurídicas, públicas o privadas. En el caso de los accidentes causados por estos vehículos, el Estado miembro que estableció la excepción debe designar una autoridad u órgano que compense los daños a las víctimas de accidentes causados en otro Estado miembro. Debe garantizarse que se compensa debidamente no solo a las víctimas de accidentes originados por dichos vehículos en el extranjero, sino también a las víctimas de los accidentes ocurridos en el mismo Estado miembro en el que el vehículo tiene su estacionamiento habitual, independientemente de si residen o no en su territorio. Por otra parte, los Estados miembros deben garantizar que se comuniquen a la Comisión, para su publicación, la lista de personas exentas de contratar el seguro obligatorio y de las autoridades u órganos encargados de compensar a las víctimas de accidentes causados por estos vehículos.

[...]

- (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.»

6. Según el artículo 1, punto 1, de esta Directiva, se entenderá por «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.

7. El artículo 3 de dicha Directiva establece:

«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.»

8. El artículo 5 de la Directiva 2009/103,¹¹ 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.

[...]

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.

[...]»

¹¹ Los términos en que está redactado este artículo son idénticos a los del artículo 4 de la Directiva 72/166.

9. El artículo 29 de esta Directiva dispone:

«Quedan derogadas las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 90/232/CEE, 2000/26/CE y 2005/14/CE [...]

Las referencias a las Directivas derogadas se entenderán hechas a la presente Directiva y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo II.»

B. Derecho español

10. El artículo 1 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, cuyo texto refundido fue aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre,¹² dispone lo siguiente:

«1. El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación.

[...]

6. Reglamentariamente, se definirán los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación, a los efectos de esta Ley. En todo caso, no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes.»

11. El artículo 7, apartado 1, párrafos primero y segundo, de esta Ley establece:

«El asegurador, dentro del ámbito del aseguramiento obligatorio y con cargo al seguro de suscripción obligatoria, habrá de satisfacer al perjudicado el importe de los daños sufridos en su persona y en sus bienes, así como los gastos y otros perjuicios a los que tenga derecho según establece la normativa aplicable. Únicamente quedará exonerado de esta obligación si prueba que el hecho no da lugar a la exigencia de responsabilidad civil conforme al artículo 1 de la presente Ley.

El perjudicado o sus herederos tendrán acción directa para exigir al asegurador la satisfacción de los referidos daños, que prescribirá por el transcurso de un año.»

12. El artículo 2 del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, dispone:¹³

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

2. No se entenderán hechos de la circulación:

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

¹² BOE n.º 267, de 5 de noviembre de 2004, p. 36662; en lo sucesivo, «LRCSCVM».

¹³ BOE n.º 222, de 13 de septiembre de 2008, p. 37487; en lo sucesivo, «Reglamento sobre el seguro obligatorio».

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

En el ámbito de los procesos logísticos de distribución de vehículos se consideran tareas industriales las de carga, descarga, almacenaje y demás operaciones necesarias de manipulación de los vehículos que tengan la consideración de mercancía, salvo el transporte que se efectúe por las vías a que se refiere el apartado 1.

- c) Los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, tales como los recintos de puertos o aeropuertos.

3. Tampoco tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso sí será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial [...].».

III. Hechos y cuestiones prejudiciales

13. El 28 de junio de 2012, el Sr. Núñez Torreiro, teniente del ejército español, participaba en unos ejercicios militares nocturnos en un campo de maniobras situado en Chinchilla (Albacete) cuando el vehículo militar todoterreno Aníbal¹⁴ en el que viajaba como pasajero volcó, lo que le causó diversas lesiones. La zona por la que se desplazaba este vehículo no era para vehículos de ruedas, sino para vehículos de cadena.

14. Sobre la base del artículo 7 de la LRCSCVM, el Sr. Núñez Torreiro interpuso una demanda ante el Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de Albacete contra la aseguradora con la que el Ministerio de Defensa había suscrito el seguro obligatorio del vehículo a efectos de obtener el pago de una indemnización por un importe de 15 300,56 euros en concepto del daño corporal sufrido debido al mencionado accidente.

15. La aseguradora, invocando el artículo 1, apartado 6, de la LRCSCVM, en relación con el artículo 2 del Reglamento sobre el seguro obligatorio, se opuso al abono de este importe debido a que el accidente no fue producto de un «hecho de la circulación», ya que tuvo lugar cuando el vehículo controvertido en el litigio principal circulaba por un campo militar de maniobras, de acceso restringido a toda clase de vehículos no militares. En efecto, esta compañía de seguros consideró que el mencionado terreno no era ni de uso común ni apto para la circulación, en el sentido del artículo 2 de dicho Reglamento.

16. Mediante sentencia de 3 de noviembre de 2015, el Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de Albacete desestimó la demanda por considerar que las lesiones del Sr. Núñez Torreiro no derivaban de un «hecho de la circulación», al transitar el vehículo en el que viajaba por terreno no apto para ello ni tampoco de uso común.

17. El Sr. Núñez Torreiro interpuso recurso contra dicha sentencia ante la Audiencia Provincial de Albacete, alegando que el artículo 1, apartado 6, de la LRCSCVM, en relación con el artículo 2 del Reglamento sobre el seguro obligatorio, debía interpretarse de manera restrictiva según la sentencia Vnuk, en la que el Tribunal de Justicia declaró que no podía excluirse la responsabilidad de la aseguradora si la utilización del vehículo era conforme con su función habitual.

¹⁴ Las características de dicho vehículo pueden verse en el sitio de Internet del Ministerio de Defensa, en la siguiente dirección: <http://www.ejercito.mde.es/materiales/vehiculos/Anibal.html>.

18. La Audiencia Provincial de Albacete ha expresado sus dudas respecto a la compatibilidad con el artículo 3 de la Directiva 2009/103 de la definición del concepto de «circulación de vehículos» del artículo 2, apartado 1, del Reglamento del seguro obligatorio, reservado a la conducción de un vehículo en terrenos «aptos» o «de uso común». Dicho tribunal considera que las únicas excepciones a la obligación de cubrir mediante un seguro la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, previstas por dicha Directiva, son las previstas en su artículo 5. Además, señala que mediante la sentencia Vnuk el Tribunal de Justicia declaró, en particular, que el concepto de «circulación de vehículos» no podía dejarse a la apreciación de cada Estado miembro y lo interpretó en el sentido de que se refería a la utilización del vehículo conforme con su «función habitual». Según el tribunal remitente, de ello se deriva que los Estados miembros sólo pueden establecer excepciones a la responsabilidad de las aseguradoras o al concepto de «circulación de vehículos» en el marco del artículo 5 de la Directiva 2009/103 o, según la sentencia Vnuk, en los supuestos en los que ha tenido lugar una utilización no conforme con la función habitual del vehículo. Por tanto, a su juicio, las excepciones al concepto de «circulación de vehículos» que figuran en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento sobre el seguro obligatorio, relativas a un terreno que no sea apto ni de uso común, son contrarias al Derecho de la Unión y deben inaplicarse.

19. El tribunal remitente ha expresado las mismas dudas en relación con las excepciones relativas a los hechos derivados de la celebración de pruebas deportivas o de la realización de tareas industriales o agrícolas, o incluso a los hechos que muestran la intención del conductor de cometer delitos contra las personas o los bienes, previstas en el artículo 2, apartados 2 y 3, de dicho Reglamento.

20. En estas circunstancias, la Audiencia Provincial de Albacete decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

- «1) Si el concepto de “circulación de vehículos” —o “hecho de la circulación”—, como riesgo del seguro de responsabilidad civil por el uso y circulación de vehículos a motor, al que se refiere la legislación comunitaria (entre otras, la Directiva 2009/103 en su artículo 3) puede ser determinado por la legislación nacional de un Estado miembro de modo distinto a como lo determina la legislación comunitaria.
- 2) Si, en caso afirmativo, dicho concepto puede excluir (además de a determinadas personas, matrículas o tipos de vehículos, según reconoce el artículo 5 de la Directiva citada) supuestos de circulación según el lugar donde se realice, como sería por vías o terrenos “no aptos” para la circulación.
- 3) Si, del mismo modo, puede excluirse como “hecho de la circulación” actividades determinadas del vehículo relacionadas con su finalidad (como pudiera ser su uso deportivo, industrial o agrícola) o relacionadas con la intención del conductor (como pudiera ser la comisión de un delito doloso con el vehículo).»

IV. Análisis

A. Observaciones preliminares

21. Con carácter previo, procede asegurarse de que el vehículo Aníbal pueda definirse como un «vehículo», en el sentido de la Directiva 2009/103, que tiene su estacionamiento habitual en un Estado miembro y que no está incluido en una de las categorías de vehículos objeto de una excepción a la obligación de seguro admitida por esta Directiva.

22. He de recordar, por un lado, que, según el artículo 1, punto 1, de dicha Directiva, está incluido en dicho concepto 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. Las características técnicas del vehículo Aníbal descritas en los autos en poder del Tribunal de Justicia indican que se cumplen estos requisitos.

23. Por otro lado, el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 establece que 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. Este requisito también se cumple, dado que el vehículo Aníbal, implicado en el litigio principal, lleva la matrícula ET-107351, y las letras «ET» son las que utilizan los vehículos del Ejército de Tierra que pertenecen al Ministerio de Defensa.¹⁵

24. Además, el artículo 5 de esta Directiva enuncia la posibilidad de que los Estados miembros establezcan excepciones a esta obligación en lo que atañe, ya a determinadas personas físicas o jurídicas, ya a determinados tipos de vehículos. Ahora bien, se desprende de los autos en poder del Tribunal de Justicia que el Gobierno español no ha hecho uso de esta excepción.¹⁶

25. Por tanto, puedo afirmar que el vehículo Aníbal cumplía los requisitos establecidos por la Directiva 2009/103 y que, en consecuencia, debe considerarse que es un vehículo que está sometido a la obligación de seguro de responsabilidad civil, lo que, por otro lado, no discute ninguna de las partes que han presentado observaciones escritas.¹⁷

26. Seguidamente, procede poner de manifiesto que la tercera cuestión prejudicial planteada por el tribunal remitente es inadmisibile, como señalaron esas partes. Mediante ella, el mencionado tribunal desea que se dilucide, en esencia, si el Derecho de la Unión se opone a que un Estado miembro excluya del concepto de «circulación de vehículos» supuestos como los enunciados en el artículo 2, apartados 2 y 3, del Reglamento sobre el seguro obligatorio, a saber, los hechos derivados de la celebración de pruebas deportivas o de la realización de tareas industriales o agrícolas, o incluso los hechos que muestran la intención del conductor de cometer delitos contra las personas y los bienes.

27. A este respecto, debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, dentro del marco de la cooperación entre éste y los órganos jurisdiccionales nacionales establecida por el artículo 267 TFUE, corresponde exclusivamente al juez nacional, que conoce del litigio y que debe asumir la responsabilidad de la decisión jurisdiccional que debe adoptarse, apreciar, a la luz de las particularidades del 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. No obstante, también constituye jurisprudencia reiterada que el Tribunal de Justicia puede negarse a pronunciarse sobre una cuestión prejudicial cuando resulta evidente que la interpretación del Derecho de la Unión solicitada no tiene relación alguna con la realidad o con el objeto del litigio principal, cuando el problema es de naturaleza hipotética o también cuando el Tribunal de Justicia no dispone de los elementos de hecho o de Derecho necesarios para responder de manera útil a las cuestiones planteadas.¹⁸

¹⁵ Véase, a este respecto, el anexo XVIII, punto II, letra b), del Reglamento General de Vehículos, aprobado mediante el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre (BOE n.º 22, de 26 de enero de 1999, p. 3440).

¹⁶ La lista de excepciones puede consultarse en el siguiente sitio de Internet: http://ec.europa.eu/finance/insurance/docs/motor/list-exempt-5th-dir_en.pdf, del que se desprende que 19 Estados miembros excluyeron a los vehículos militares propiedad del Estado, o, más concretamente, los destinados a usos militares. La frecuencia de esta elección justificó que los vehículos del Ejército se mencionaran en el considerando 44 de la mencionada Directiva y se recordara la obligación de proporcionar información sobre el organismo responsable de cubrir el riesgo.

¹⁷ A saber, la aseguradora, el Gobierno español, Irlanda y la Comisión.

¹⁸ Véase, a este respecto, la sentencia de 22 de septiembre de 2016, Microsoft Mobile Sales International y otros (C-110/15, EU:C:2016:717), apartados 18 y 19.

28. Está claro que en el litigio principal no se discute acerca de un hecho derivado de la celebración de pruebas deportivas o de la realización de tareas industriales o agrícolas, ni de hechos que muestren una intención de cometer delitos contra las personas o los bienes. Por tanto, la respuesta a la tercera cuestión prejudicial no es útil para la resolución del litigio principal.

29. En consecuencia, a la luz de la jurisprudencia citada en el punto 27 de las presentes conclusiones, procede considerar que la tercera cuestión prejudicial planteada en el auto de remisión es inadmisibile.

30. Por último, en lo que atañe a las dos primeras cuestiones prejudiciales, considero que deben examinarse conjuntamente, ya que la respuesta a la primera cuestión prejudicial se deriva directamente de la sentencia Vnuk y la segunda requiere examinar la definición del concepto de «circulación de vehículos», desarrollado en esa misma sentencia.

31. De este modo, mi análisis versará, en un primer momento, sobre el carácter autónomo del concepto de «circulación de vehículos» y, en un segundo momento, sobre el requisito de utilización del vehículo conforme a su «función habitual», asociado a éste.

B. Sobre el concepto de «circulación de vehículos»

32. Mediante su primera cuestión prejudicial, el tribunal remitente solicita al Tribunal de Justicia que declare si el concepto de «circulación de vehículos» puede ser definido en el Derecho interno de un Estado miembro de manera distinta a como lo define la normativa de la Unión, en particular el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2009/103.

33. Antes de nada, procede señalar que la sentencia Vnuk ya ha respondido expresamente a esta cuestión, aunque la interpretación dada en esa sentencia se refiera a la Directiva 72/166. En efecto, aunque esa Directiva fue derogada por la Directiva 2009/103,¹⁹ se desprende del anexo II de ésta que sus artículos 3 y 5 concuerdan, en esencia, con los artículos 3 y 4 de la Directiva 72/166, respectivamente.

34. El Tribunal de Justicia señaló en el apartado 41 de la sentencia Vnuk que el concepto de «circulación de vehículos» no podía dejarse a la apreciación de cada Estado miembro.

35. El apartado 42 de dicha sentencia precisó que dicho análisis se basa, en primer lugar, en la apreciación de la inexistencia de disposiciones en la Directiva 72/166 o en otras directivas relativas al seguro obligatorio que remitan expresamente al Derecho de los Estados miembros para determinar el sentido y el alcance de este concepto y, en segundo lugar, en la aplicación de reiterada jurisprudencia según la cual, en tal caso, la disposición del Derecho de la Unión debe interpretarse de manera autónoma y uniforme, como exigen la aplicación uniforme del Derecho de la Unión y el principio de igualdad. A tal fin, deben tenerse en cuenta el tenor de la disposición y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forme parte.

36. Por consiguiente, en dicha sentencia el Tribunal de Justicia analizó en un primer momento las versiones lingüísticas de la Directiva 72/166 cuya terminología difiere. El resultado fue que, para describir el mismo concepto, se empleaban tanto el término «circulación», que puede implicar exclusivamente la circulación vial, como los términos «utilización» e incluso «funcionamiento», que, en cambio, no evocan necesariamente una situación de circulación vial.²⁰

¹⁹ Véanse el considerando 1 y el artículo 29 de esta Directiva.

²⁰ Véanse los apartados 43 a 45 de la sentencia Vnuk.

37. A continuación, el Tribunal de Justicia aplicó su jurisprudencia igualmente reiterada según la cual las disposiciones del Derecho de la Unión deben interpretarse y aplicarse de manera uniforme, a la luz de las versiones establecidas en todas las lenguas de la Unión Europea, y que 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.²¹

38. El Tribunal de Justicia puso de manifiesto, en particular, el objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por vehículos automóviles, constantemente perseguido y reforzado por el legislador de la Unión mediante sus directivas relativas al seguro obligatorio.²² Entre las numerosas modificaciones citadas pueden señalarse la extensión de la cobertura en materia de daños corporales, el tratamiento de los casos de inexistencia de seguro, el beneficio de la protección concedida a los pasajeros, la admisión de la acción directa de los perjudicados, la limitación de determinadas exclusiones de cobertura y la adaptación de los importes mínimos de cobertura.²³ Actualmente puede añadirse que la Directiva 2009/103 constituye un instrumento de codificación destinado a facilitar la ejecución de las disposiciones protectoras particularmente acentuadas en esa sentencia.

39. De este modo, el Tribunal de Justicia concluyó que «en el concepto de “circulación de vehículos” [...] se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo».²⁴

40. En consecuencia, la sentencia Vnuk invita a realizar una interpretación amplia y uniforme del concepto autónomo de «circulación de vehículos» que permita cubrir mediante el seguro obligatorio los daños causados por los accidentes producidos en espacios públicos y privados, siempre que el vehículo implicado, concebido como medio de transporte, haya sido utilizado a tal fin.

41. De ello se desprende que el tribunal nacional está obligado a aplicar estrictamente el contenido mismo del concepto de circulación, tal y como lo enuncia la sentencia Vnuk, con independencia del sentido que tenga en Derecho interno. Por tanto, le incumbe interpretarlo en toda la medida de lo posible a fin de alcanzar el resultado buscado por la Directiva y garantizar la plena eficacia del Derecho de la Unión para resolver el litigio del que conoce.²⁵

42. Por consiguiente, vistas las consideraciones anteriores, debe concluirse que el concepto de «circulación de vehículos», en el sentido del artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2009/103, es un concepto autónomo del Derecho de la Unión que debe interpretarse de manera uniforme en todos los Estados miembros, teniendo en cuenta la utilización del vehículo conforme a su función habitual.

43. Aunque, en este sentido, propongo responder en sentido negativo a la primera cuestión prejudicial, me parece necesario, debido a las circunstancias particulares del accidente controvertido, de los términos en que se ha redactado la segunda cuestión prejudicial y de las observaciones tanto escritas como orales, precisar el sentido y el alcance del concepto de «circulación de vehículos», desarrollado en la sentencia Vnuk.

²¹ Véase el apartado 46 de la sentencia Vnuk y jurisprudencia citada.

²² Véase el apartado 52 de la sentencia Vnuk.

²³ Véanse los apartados 53 a 55 de la sentencia Vnuk.

²⁴ Apartado 59 de la sentencia Vnuk. Léase conjuntamente con el apartado 56 de esa sentencia: «habida cuenta de todo lo anterior, y en particular del objetivo de protección perseguido por [la Directiva 72/166 y la Directiva 90/232], 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».

²⁵ Véase, en este sentido, la sentencia de 24 de enero de 2012, Domínguez (C-282/10, EU:C:2012:33), apartado 24 y jurisprudencia citada.

44. En efecto, según reiterada jurisprudencia, corresponde al Tribunal de Justicia proporcionar al órgano jurisdiccional nacional una respuesta útil que le permita dirimir el litigio del que conoce, respetando al mismo tiempo la clara separación de las funciones entre el Tribunal de Justicia y el juez nacional, único competente para constatar y apreciar los hechos del litigio principal y para interpretar y aplicar el Derecho nacional.²⁶

45. Además, han de tenerse en cuenta determinados elementos del contexto, dado que poco después de que se dictara la sentencia Vnuk se expresaron ciertos temores en relación con su alcance. Algunos Estados miembros, concretamente aquellos cuyo Derecho interno establecía que este concepto debía limitarse únicamente a la circulación vial, evocaron una profunda incertidumbre en cuanto a las consecuencias prácticas que dicha sentencia podía entrañar.²⁷ La propia Comisión consideró que la sentencia Vnuk podía tener un impacto significativo, en particular en términos de incremento de las primas de seguro.²⁸ En el análisis de impacto que realizó, la Comisión consideró que era necesario redactar una propuesta de Directiva que modificara la Directiva 2009/103 para restringir su ámbito de aplicación, entre otros en lo que atañe a los accidentes resultantes de actividades agrícolas, industriales o deportivas o de las actividades vinculadas a las atracciones de feria, manteniendo al mismo tiempo un elevado nivel de protección de las víctimas de accidentes causados por un vehículo automóvil.

C. Sobre el criterio de utilización del vehículo conforme con su «función habitual»

46. Las diferentes observaciones escritas y orales muestran la necesidad de comenzar subrayando el contexto en el que el Tribunal de Justicia estableció este requisito en la sentencia Vnuk.

47. Parece oportuno recordar, en primer lugar, los siguientes hechos: «el 13 de agosto de 2007, durante la colocación de pacas de heno en una era, un tractor dotado de remolque, al maniobrar marcha atrás para situar el remolque en el patio de la granja, derribó la escalera en la que estaba subido el Sr. Vnuk, lo que provocó la caída de éste».²⁹

48. Jurídicamente, los elementos del debate se resumieron del siguiente modo: «ante el órgano jurisdiccional remitente, el Sr. Vnuk alega que el concepto de “utilización de un vehículo en la circulación” no puede limitarse a la circulación en las vías públicas y que, además, en el momento del hecho dañoso controvertido en el litigio principal, el conjunto formado por el tractor y su remolque constituían ciertamente un vehículo que circulaba y que se trataba de la parte final del trayecto. [La compañía de seguros] sostiene, en cambio, que el asunto principal versa sobre la utilización de un tractor no en su función de vehículo destinado a la circulación vial, sino en el contexto de un trabajo en el henil de una era».³⁰

49. El Tribunal de Justicia también recordó que «el órgano jurisdiccional remitente indica que la [Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu (Ley eslovena sobre el seguro obligatorio del automóvil)] no define el concepto de “utilización de vehículos”, pero esta laguna ha sido colmada por la jurisprudencia. A este respecto, señala que el objetivo principal del seguro obligatorio con arreglo a la [Ley eslovena sobre el seguro obligatorio del automóvil] consiste en la socialización del riesgo y en la necesidad de proteger las necesidades de los perjudicados y de los pasajeros en el marco de la circulación vial. Según el órgano jurisdiccional remitente, en virtud de la jurisprudencia eslovena, para

26 Véase la sentencia de 26 de abril de 2017, Farkas (C-564/15, EU:C:2017:302), apartados 38 y 39 y jurisprudencia citada.

27 Véanse, en particular, los apartados 1 a 4 de la *Technical consultation on motor insurance: consideration of the European Court of Justice ruling in the case of Damijan Vnuk v Zavarovalnica Triglav d.d* (C-162/13), del Ministerio de Transportes del Reino Unido, disponible en el siguiente sitio de Internet: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/581193/motor-insurance-vnuk-v-triglav.pdf.

28 Véase el análisis de impacto de la Comisión de 8 de junio de 2016, relativo al ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103, disponible en el siguiente sitio de Internet: http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016_fisma_030_motor_insurance_en.pdf, punto A, «context», apartado 6.

29 Véase el apartado 19 de la sentencia Vnuk.

30 Véase el apartado 22 de la sentencia Vnuk.

valorar si determinado daño está cubierto o no por el seguro obligatorio, no es decisivo, sin embargo, si dicho daño se ha producido en una vía pública. No obstante, no existe cobertura en virtud del seguro obligatorio cuando se utiliza el vehículo como maquinaria de trabajo, por ejemplo en una superficie agrícola, puesto que en ese caso no se trata de circulación vial».³¹

50. En consecuencia, el órgano jurisdiccional remitente en aquel asunto se preguntaba, ante el silencio de las Directivas, si «es posible entender que el seguro obligatorio únicamente cubre los daños causados por un vehículo en el ámbito de la circulación vial o que cubre cualquier daño que esté relacionado de cualquier forma con la utilización o el funcionamiento de un vehículo, con independencia de que la situación pueda o no definirse como una situación de circulación».³²

51. En el marco de ese litigio, centrado en el lugar de la circulación y la finalidad de la utilización de dicho vehículo, las opiniones que se expusieron eran en gran medida idénticas a las expresadas en el litigio principal: «el Gobierno alemán e Irlanda sostienen que la obligación de aseguramiento prevista en el artículo 3, apartado 1, de la [Directiva 72/166] 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. 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».³³

52. En un primer momento de su respuesta, el Tribunal de Justicia precisó el concepto de vehículo en el sentido de la Directiva 72/166, señalando al mismo tiempo que determinados tipos de vehículos pueden quedar excluidos de su ámbito de aplicación a iniciativa de los Estados miembros.³⁴

53. En un segundo momento, como se ha recordado en los puntos 36 y siguientes de las presentes conclusiones, el Tribunal de Justicia analizó el concepto de «circulación de vehículos» para responder a la cuestión relativa a las circunstancias en las que se había utilizado el vehículo.

54. Mediante esa sentencia, el Tribunal de Justicia puso de relieve el objetivo de las diferentes directivas relativas al seguro obligatorio, que va claramente más allá de la liberalización del régimen de circulación de personas y de vehículos automóviles.

55. Mencionó de manera específica que «también [había] 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».³⁵

56. Subrayó, como se ha recordado en el punto 38 de las presentes conclusiones, que «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».³⁶

31 Véase el apartado 23 de la sentencia Vnuk.

32 Véase el apartado 24 de la sentencia Vnuk.

33 Véanse los apartados 34 y 35 de la sentencia Vnuk.

34 Véase el apartado 40 de la sentencia Vnuk.

35 Véase el apartado 50 de la sentencia Vnuk y jurisprudencia citada.

36 Véase el apartado 56 de la sentencia Vnuk.

57. En consecuencia, el Tribunal de Justicia declaró a la luz de estos objetivos generales que la cobertura del seguro debía aplicarse cuando un vehículo, utilizado como medio de transporte, está implicado en un accidente, descartando al mismo tiempo las circunstancias relacionadas, concretamente, con la amplitud del movimiento en relación con una maniobra, el carácter público o privado del lugar del accidente o las características del vehículo controvertido, a saber, un tractor, que puede también utilizarse como herramienta.

58. En el mismo sentido, el Abogado General Mengozzi había propuesto que estuvieran cubiertos «los daños causados por un vehículo con ocasión de su utilización, en la medida en que ésta se atenga a la función natural de un vehículo».

59. Se critica esta concepción a la luz de las circunstancias del litigio principal, que según las observaciones escritas u orales de las partes, salvo la Comisión, ponen de relieve la necesidad de precisar el concepto de «función habitual del vehículo».

60. De este modo, para limitarlo a la utilización de un vehículo que se desplaza por vías públicas o sometidas a regulación, se ha propuesto que se tenga en cuenta:

- Las particularidades del lugar en el que circulaba el vehículo, debido que, a diferencia del lugar del accidente en el asunto que dio lugar a la sentencia Vnuk, si bien se trataba también de un terreno asimilable a un terreno privado, no era accesible para cualquier persona, debido a su uso en ejercicios militares.
- Las condiciones particulares de la circulación, porque tuvo lugar en un terreno por el que no podía circular cualquier vehículo, a diferencia del patio de una granja o un parking, y se habían utilizado faros reservados al Ejército.
- Que el vehículo accidentado no estaba destinado a circular por dicho lugar, ya que por sus características no estaba adaptado para ello (vehículo de ruedas 4x4 que circulaba por una vía reservada a los vehículos de cadena).

61. En lo que atañe a la primera de estas tres alegaciones, que tiene por objeto establecer una distinción en función del carácter civil o militar de la vía de circulación, considero que pueden utilizarse de nuevo los elementos de la respuesta expuestos en la sentencia Vnuk, ya que las constataciones son casi idénticas. En efecto, basta con señalar que el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103 no se limita a determinadas vías de desplazamiento, que esta Directiva persigue un objetivo de protección muy amplio y que ofrece a los Estados miembros la posibilidad, de la que no ha hecho uso el Reino de España, de excluir determinadas situaciones del régimen de cobertura que establece.

62. Puede seguirse el mismo razonamiento respecto de la segunda alegación, relativa a los requisitos de circulación. El ámbito de aplicación de esta Directiva no se limita a las vías de circulación adecuadas para todo tipo de vehículos. También debe observarse que el Derecho español prevé que esta situación no excluye la cobertura. En efecto, el artículo 2, apartado 1, del Reglamento sobre el seguro obligatorio prevé también los supuestos en los que la vía, no apta para la circulación, sea no obstante «de uso común».

63. El examen de estas dos alegaciones me lleva a señalar que el criterio del lugar de circulación no puede estar asociado al de «función habitual del vehículo», sino que más bien debe añadirse al concepto de «circulación». Además, puesto que el Tribunal de Justicia ha declarado que esta Directiva se aplicaba en caso de accidentes producidos fuera de la vía pública, considero que mi propuesta marca un giro en la jurisprudencia.

64. En lo tocante a la última alegación, basada en la adaptación del vehículo al terreno por el que circula, debo señalar que esta cuestión es nueva con respecto al asunto que dio lugar a la sentencia Vnuk, en el que únicamente se discutía si la finalidad era utilizar el tractor como herramienta o no.

65. En mi opinión, las circunstancias del litigio principal demuestran perfectamente que sería paradójico afirmar que el criterio de adaptación del vehículo al lugar de circulación puede dar lugar a una exclusión de cobertura. En efecto, no es inconcebible que un vehículo militar pueda tener que circular en condiciones que no estén siempre adaptadas a sus características técnicas, o incluso que ése sea el objetivo del adiestramiento de sus usuarios: por lo demás las observaciones orales han confirmado este último extremo, ya que han explicado por qué el vehículo circulaba por orden de un militar de rango jerárquico superior.

66. Más allá de estas circunstancias particulares, también puede aplicarse la consideración de principio extraída de la sentencia Vnuk, la persecución del objetivo de protección general, si no existen excepciones particulares, cuando un vehículo se utiliza como medio de transporte.

67. Considero, por consiguiente, que las circunstancias en las que se produjo el accidente pueden ser suficientes para demostrar que el vehículo Aníbal se había utilizado conforme a la función habitual de todo vehículo, según la lógica seguida en la sentencia Vnuk.

68. *A fortiori*, ¿no es la función habitual de un vehículo militar transportar militares y ser conducido por ellos, en un terreno usado normalmente para ejercicios militares?

69. En caso contrario, ¿cuál sería el objeto del seguro suscrito para garantizar la cobertura de los daños causados por estos vehículos, cuyo destino principal no es circular por vías que estén siempre abiertas al público?

70. Además, debo señalar, como hizo el Tribunal de Justicia en el apartado 58 de la sentencia Vnuk, que deben extraerse las debidas consecuencias del hecho de que el Gobierno español no hiciera uso de la posibilidad de excluir determinados tipos de vehículos o determinadas personas de las coberturas específicas, ofrecida por el artículo 5 de la Directiva 2009/103.

71. En consecuencia, considero que el principio general de que existe cobertura siempre que se produzca un accidente con ocasión de la utilización de un vehículo con fines de transporte, en particular de personas, no debe ponerse en entredicho con la excusa de una discusión sobre el requisito de utilización del vehículo conforme con su «función habitual».

72. Cualquier otra decisión llevaría a una casuística cuyos límites se han mostrado claramente en la vista.

73. Éste es el caso de la propuesta de aplicar el criterio de «utilización subsidiaria» respecto de la circulación por carretera o por la vía pública para no excluir la circulación en un parking o por una vía privada cuando se trata de una utilización al final o al comienzo de un desplazamiento por vías públicas. Lo mismo puede decirse de la idea de adoptar como criterio la finalidad del desplazamiento, la de reproducir las condiciones de una operación militar o la de tener en cuenta la existencia de una autorización.

74. Así, estas sugerencias han demostrado que entrañan una mayor inseguridad jurídica que la consistente en reafirmar, habida cuenta de las circunstancias del litigio principal, una definición sencilla, conforme con el sentido común, como la aplicada en la sentencia Vnuk, aunque a algunos pueda parecerles tautológica. Sin duda, dicha definición está mejor adaptada al carácter autónomo de un concepto que debe aplicarse de manera uniforme, teniendo en cuenta el objetivo, altamente protector, de la Directiva 2009/103.

75. En consecuencia, en respuesta a la segunda cuestión prejudicial, soy de la opinión de que, en circunstancias como las controvertidas en el litigio principal, el requisito relativo a la utilización de un vehículo conforme a su función habitual no puede analizarse tomando en consideración el terreno por el que circulaba el vehículo.

V. Conclusión

76. Vistas las consideraciones precedentes, propongo al Tribunal de Justicia que responda a las cuestiones prejudiciales planteadas por la Audiencia Provincial de Albacete del siguiente modo:

- «1) Toda vez que el concepto de “circulación de vehículos” que figura en el artículo 3, apartado 1, 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, ha sido definido como un concepto autónomo del Derecho de la Unión, debe interpretarse de modo uniforme en todos los Estados miembros, teniendo en cuenta la utilización del vehículo según su “función habitual”, e incumbe al tribunal remitente interpretar toda la normativa, como la controvertida en el litigio principal, de modo que confiera plena eficacia a la obligación de seguro de la responsabilidad civil automóvil.
- 2) En circunstancias como las controvertidas en el litigio principal, esta función habitual no puede analizarse tomando en consideración el terreno por el que circulaba el vehículo.»