



Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. MICHAL BOBEK
presentadas el 23 de febrero de 2021¹

Asunto C-923/19

**Van Ameyde España, S. A.,
contra
Ges, Seguros y Reaseguros, S. A.,**

(Petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal Supremo)

«Petición de decisión prejudicial — Directiva 2009/103/CE — Seguro de responsabilidad civil de los vehículos automóviles — Concepto de circulación de vehículos — Ámbito de aplicación de la obligación de asegurar — Accidente entre un vehículo tractor y un semirremolque con aseguradores diferentes»

I. Introducción

1. ¿Cubre el seguro obligatorio de un camión tractor los daños materiales ocasionados a un semirremolque en un accidente de circulación al parecer debido a la negligencia del conductor del camión tractor cuando ambos vehículos, asegurados por pólizas de seguro de responsabilidad civil independientes suscritas con compañías distintas, circulaban en el momento en que se produjo el accidente como un conjunto articulado, o bien corresponde a la póliza de seguro del semirremolque garantizar la cobertura de dichos daños?

2. Mediante esta cuestión, se solicita al Tribunal de Justicia que desarrolle su (ya) abundante jurisprudencia sobre el concepto de «circulación de vehículos» que figura en el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103/CE.² Al Tribunal de Justicia ya se le solicitó en su momento que confirmara si este concepto comprende, en particular, «la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor»;³ la «situación en la que un tractor agrícola que ha intervenido en un accidente tiene por función principal, en el momento de producirse este, no su uso como medio de transporte, sino la generación, como maquinaria de trabajo, de la fuerza motriz necesaria para accionar la bomba de una pulverizadora de herbicida»;⁴ la «situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado»,⁵ o

¹ Lengua original: inglés.

² Directiva 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).

³ Sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), apartado 59 y fallo.

⁴ Sentencia de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), apartado 42 y fallo.

⁵ Sentencia de 15 de noviembre de 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917), apartado 48 y fallo.

«una situación [...] en la que un vehículo estacionado en un garaje privado de un inmueble y utilizado conforme a su función de medio de transporte comenzó a arder, provocando un incendio que se originó en el circuito eléctrico del vehículo y causando daños en el inmueble, aun cuando el vehículo llevara más de 24 horas parado en el momento en que se produjo el incendio».⁶

3. Al igual que ocurrió con el camión tractor que se salió de la vía en el procedimiento principal, me temo que determinados elementos de la jurisprudencia expuesta en el punto anterior parecen, en cierto modo, haberse desviado del ámbito de aplicación preciso de la Directiva 2009/103. Por lo tanto, en las presentes conclusiones propongo, en primer lugar, que, en términos *estructurales*, no corresponde al Tribunal de Justicia, en la práctica, aplicar el Derecho de la Unión en asuntos concretos basándose en tal «jurisprudencia fáctica». En segundo lugar, en lo que respecta al marco legislativo *específico* de que se trata, sostengo que el concepto de «circulación de vehículos», al igual que otros conceptos jurídicos indeterminados que figuran en el artículo 3 de la Directiva 2009/103, se refiere a la obligación general de suscribir un seguro de responsabilidad civil. El objetivo y la finalidad de estos conceptos no es determinar si un accidente concreto debe estar cubierto por dicho seguro.

II. Marco jurídico

A. Derecho de la Unión

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

- «1. “vehículo”: todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados;
2. “perjudicado”: toda persona que tiene derecho a la reparación del daño causado por un vehículo;

[...].»

5. El artículo 3 de la Directiva 2009/103, titulado «Obligación de asegurar los vehículos automóviles», prevé lo siguiente:

«Cada Estado miembro adoptará todas las medidas apropiadas, sin perjuicio de la aplicación del artículo 5, para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio, sea cubierta mediante un seguro.

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.»

⁶ Sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517), apartado 48 y fallo.

6. El artículo 12 de la Directiva 2009/103, bajo el epígrafe «Categorías especiales de víctimas», establece que:

«1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, párrafo segundo, el seguro a que se hace referencia en el artículo 3 cubrirá la responsabilidad por daños corporales de todos los ocupantes, con excepción del conductor, derivados de la circulación de un vehículo.

[...]

3. El seguro mencionado en el artículo 3 cubrirá los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas, quienes, como consecuencia de un accidente en el que intervenga un vehículo automóvil, tendrán derecho a ser indemnizados de conformidad con el Derecho civil nacional.

El presente artículo se entenderá sin perjuicio de la responsabilidad civil, ni del importe de la indemnización.»

B. Derecho nacional

7. La Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (en lo sucesivo, «Ley del seguro de vehículos») fue aprobada mediante el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.⁷ Su artículo 1 lleva por título «De la responsabilidad civil» y 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.

[...]

3. El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con este por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.

[...]»

8. El artículo 2 de la Ley del seguro de vehículos, bajo el epígrafe «De la obligación de asegurarse», establece lo siguiente en su apartado 1:

«Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1. [...]»

⁷ BOE n.º 267, de 5 de noviembre de 2004, p. 36662.

9. El artículo 5 de la Ley del seguro de vehículos, titulado «Ámbito material y exclusiones», establece lo siguiente en su apartado 2:

«La cobertura del seguro de suscripción obligatoria tampoco alcanzará a los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas ni por los bienes de los que resulten titulares el tomador, el asegurado, el propietario o el conductor, así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores.»

10. A tenor del artículo 1, apartado 1, del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto 1507/2008, de 12 septiembre:⁸

«Tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la obligación de aseguramiento, todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques [...]».

11. Asimismo, el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre,⁹ incorpora en el anexo II un catálogo de clases y categorías de vehículos, y califica en su artículo 5 la cabeza tractora y el semirremolque como vehículos independientes, aunque ambos puedan configurar conjuntamente un vehículo articulado.

12. Según la jurisprudencia del Tribunal Supremo, los automóviles que configuran un vehículo articulado son responsables solidarios frente a terceros perjudicados de los daños causados por dicho vehículo articulado. El artículo 19, apartado 2, del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor determina con mayor precisión cómo ha de hacerse el reparto de responsabilidades:

«[...]»

Cuando los dos vehículos intervinientes fueran una cabeza tractora y el remolque o semirremolque a ella enganchado, o dos remolques o semirremolques, y no pudiera determinarse la entidad de las culpas concurrentes, cada asegurador contribuirá al cumplimiento de dichas obligaciones de conformidad con lo pactado en los acuerdos entre aseguradoras o, en su defecto, en proporción a la cuantía de la prima anual de riesgo que corresponda a cada vehículo designado en la póliza de seguro suscrita.»

III. Hechos, procedimiento nacional y cuestión prejudicial

13. El día 3 de abril de 2014, tuvo lugar un accidente de circulación por salida de la vía y vuelco de un vehículo articulado formado por un camión tractor (o cabeza tractora)¹⁰ y un semirremolque. El accidente fue imputable a la conducta negligente del conductor del camión tractor.

⁸ BOE n.º 222, de 13 de septiembre de 2008, p. 37487.

⁹ BOE n.º 22, de 26 de enero de 1999, p. 3440.

¹⁰ En las presentes conclusiones utilizo indistintamente las expresiones «camión tractor» y «cabeza tractora» para designar el mismo tipo de vehículo. He de admitir que, en su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente se refiere a «camión tractor o cabeza tractora»; no obstante, al no haberse indicado ni explicado en qué se diferencian ambos conceptos, o si no se diferencian, simplemente partiré de la premisa de que designan lo mismo.

14. En el momento del accidente, el semirremolque estaba arrendado a Primafrío, S. L. Esta empresa tenía cubiertos los daños propios del citado vehículo mediante póliza suscrita con la entidad Ges, Seguros y Reaseguros, S. A. (en lo sucesivo, «Ges»). La responsabilidad civil del semirremolque por daños a terceros estaba asegurada por la entidad Seguros Bilbao. Por su parte, la cabeza tractora era propiedad de la entidad portuguesa Doctrans Transportes Rodoviaros de Mercadería Lda. Dicha cabeza tractora estaba asegurada de responsabilidad civil en la entidad también portuguesa Acoreana, cuya representación en España corresponde a la entidad Van Ameyde España, S. A. (en lo sucesivo, «Van Ameyde» o «recurrente en casación»).

15. A raíz del accidente, Ges indemnizó a Primafrío en 34 977,33 euros por los daños del semirremolque. Posteriormente, el 13 de marzo de 2015, Ges presentó la demanda origen del litigio principal contra la aseguradora de la cabeza tractora, Van Ameyde. Mediante dicha demanda solicitó que se condenara a la aseguradora a indemnizar a Ges en esa cantidad de 34 977,33 euros más sus intereses legales. Ges alegó que tanto el camión tractor como el semirremolque eran vehículos independientes, pertenecientes a propietarios distintos y cada uno con su propio seguro obligatorio. En consecuencia, el semirremolque no podía considerarse como cosa transportada por el camión tractor. Sostuvo que, en cambio, se trataba de un tercero a efectos del seguro obligatorio de responsabilidad civil del camión tractor.

16. Mediante sentencia de 14 de julio de 2016, el Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado (Huelva) desestimó la referida demanda. Dicho órgano jurisdiccional consideró aplicable la segunda exclusión de cobertura prevista en el apartado 2 del artículo 5 de la Ley del seguro de vehículos, referente a los daños que sufrieran las cosas transportadas en el camión tractor. Estimó que el semirremolque debía considerarse «carga o bien transportado».

17. Ges interpuso recurso de apelación ante la Audiencia Provincial de Huelva, sección 2.ª. El 22 de diciembre de 2016, dicho órgano jurisdiccional estimó íntegramente el recurso. Consideró que, en esencia, la exclusión de cobertura controvertida establecida en el artículo 5, apartado 2, de la Ley del seguro de vehículos se refería únicamente a los daños sufridos por las cosas transportadas *en* el vehículo asegurado y no *por* el vehículo asegurado. En el presente asunto, el semirremolque estaba siendo transportado «por» el vehículo asegurado. En consecuencia, consideró que se trataba de un vehículo independiente del propio camión tractor.

18. La recurrente en casación impugnó dicha resolución ante el Tribunal Supremo. Sostiene que se ha infringido el artículo 5, apartado 2, de la Ley del seguro de vehículos. Con arreglo a esta disposición, los daños ocasionados al semirremolque están excluidos de la cobertura del seguro obligatorio del camión tractor.

19. Según el órgano jurisdiccional remitente, la Directiva 2009/103 no contiene disposiciones expresas sobre el modo en que han de asignarse responsabilidades en los supuestos de siniestros que implican a vehículos articulados formados por vehículos independientes. Por otro lado, el Derecho nacional tampoco indica el método que debe regir el reparto de responsabilidad entre las aseguradoras de los distintos vehículos que conforman un vehículo articulado cuando los daños sufridos por uno de los vehículos son exclusivamente imputables al otro.

20. Al albergar dudas sobre la correcta interpretación del artículo 5 de la Ley del seguro de vehículos y sobre sus efectos en relación con la aplicación del artículo 3 de la Directiva 2009/103, el Tribunal Supremo decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Se opone al artículo 3, párrafo último, de la [Directiva 2009/103], en relación con el artículo 1 de la misma Directiva, una interpretación de la normativa nacional (artículo 5, apartado 2, de la [Ley del seguro de vehículos]) que, en casos como los del litigio principal, considera que los daños del semirremolque están excluidos de la cobertura del seguro obligatorio del camión tractor o cabeza tractora por equiparar el semirremolque a las cosas transportadas en el camión tractor o cabeza tractora, o incluso por considerar que a los efectos de los daños materiales el semirremolque forma un solo vehículo con el camión tractor o cabeza tractora?»

21. La recurrente en casación, la recurrida en casación, el Gobierno español y la Comisión Europea han presentado observaciones escritas.

IV. Análisis

22. Estoy desconcertado. No porque no alcance a comprender que, si el conductor de un camión tractor no conduce con la diligencia debida, es probable que se salga de la vía y vuelque el vehículo, causando así daños materiales o corporales. Tampoco porque no acierte a captar la cuestión jurídica subyacente planteada de forma útilmente esclarecedora por el órgano jurisdiccional remitente: ¿qué aseguradora debe pagar los daños materiales ocasionados al semirremolque cuando, en primer lugar, este circulaba como parte de un vehículo articulado; en segundo lugar, la responsabilidad del vuelco del vehículo en su conjunto es aparentemente atribuible al conductor del camión tractor, y, en tercer lugar, los distintos elementos del vehículo articulado están asegurados por entidades diferentes?

23. Entiendo que la cuestión suscitada se inspira indudablemente en la línea jurisprudencial existente del Tribunal de Justicia. Sin embargo, me resulta difícil comprender qué pueden las disposiciones del Derecho de la Unión que se invocan o, incluso, cualquier otra disposición de la Directiva 2009/103 aportar exactamente para resolver las cuestiones planteadas por el órgano jurisdiccional remitente. Mi dificultad resulta de dos factores fundamentales, pero interrelacionados: el ámbito de aplicación preciso de dicho instrumento jurídico y la función del Tribunal de Justicia dentro del procedimiento prejudicial.

24. Cabe admitir que, hasta la fecha, en esa materia la jurisprudencia del Tribunal de Justicia no siempre ha respetado los límites mencionados. Por consiguiente, comenzaré estas conclusiones por este último aspecto, exponiendo brevemente parte de la jurisprudencia reciente relativa a este particular e ilustrando cómo, a través de la supuesta interpretación de conceptos jurídicos indeterminados que figuran en la Directiva 2009/103, en particular el de «circulación de vehículos», el Tribunal de Justicia ha ido adentrándose progresivamente en apreciaciones cada vez más fácticas (A). A continuación, indicaré cuál es, al menos en mi opinión, el ámbito de aplicación preciso del artículo 3 de la Directiva 2009/103, que se refiere a la obligación de aseguramiento y no a la asignación de responsabilidades en casos concretos (B). Después contextualizaré estas observaciones en el marco constitucional más amplio, recordando que la función del Tribunal de Justicia es proporcionar, con arreglo al artículo 267 TFUE, una

interpretación del Derecho de la Unión (C). Concluiré proponiendo que, habida cuenta de todos esos elementos, el Derecho de la Unión no regula el interrogante concreto suscitado en el procedimiento principal que se sigue ante el órgano jurisdiccional remitente (D).

A. Concepto de «circulación de vehículos»

25. Han sido numerosos los asuntos en los que diversas disposiciones de la Directiva 2009/103, o alguna de sus cinco predecesoras,¹¹ han sido objeto de interpretación. No obstante, la rama específica de la jurisprudencia relativa a la interpretación del concepto de «circulación de vehículos», que figura en el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103,¹² dirigida a dilucidar si, en un asunto concreto, una maniobra o utilización determinada de un vehículo puede considerarse comprendida en dicho concepto para, a continuación, resolver sobre la responsabilidad de la aseguradora, arrancó en 2014 con el asunto Vnuk.¹³

26. El Sr. Vnuk estaba colocando pacas de heno en una era cuando un tractor dotado de remolque maniobró marcha atrás en el patio y derribó la escalera en la que estaba subido, provocando su caída. Aunque en este asunto el Derecho nacional definía el ámbito de aplicación del seguro obligatorio de responsabilidad civil de los vehículos automóviles con carácter general, el órgano jurisdiccional remitente dudaba, *habida cuenta del contexto específico* de la situación, si correspondía efectivamente a la compañía de seguros del propietario del tractor indemnizar al Sr. Vnuk. En consecuencia, preguntó al Tribunal de Justicia si el concepto de «circulación de vehículos» debía interpretarse en el sentido de que «no incluye las circunstancias del caso de autos, en el que el asegurado de la parte recurrida golpeó la escalera del recurrente con un tractor dotado de remolque durante la colocación de pacas de heno en la superficie del henil, puesto que estos hechos no tuvieron lugar en el ámbito de la circulación vial».¹⁴

27. El Tribunal de Justicia sostuvo que en el concepto de «circulación de vehículos» se incluye cualquier utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo. Así pues, consideró que podía 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 sucedía en el litigio principal, extremo que correspondía al órgano jurisdiccional remitente comprobar.¹⁵

28. En el asunto Rodrigues de Andrade,¹⁶ un tractor agrícola estaba inmovilizado, con el motor en marcha para que unos trabajadores agrícolas accionaran la bomba de una pulverizadora herbicida sobre las viñas del Sr. y la Sra. Rodrigues de Andrade. El peso del tractor, la trepidación del motor y las fuertes lluvias provocaron un deslizamiento de tierras. Como consecuencia, el tractor se deslizó rodando por los bancales y arrolló a una trabajadora, que falleció. El litigio originado por este trágico suceso tenía, en esencia, por objeto determinar si la indemnización adeudada al cónyuge de la trabajadora fallecida debía proceder del seguro de responsabilidad civil del tractor (el seguro del vehículo) o del seguro de responsabilidad civil del propietario de la explotación

¹¹ Las cinco Directivas que la Directiva 2009/103 incorporó, consolidó y derogó figuran en el artículo 29 y en el anexo I de la propia Directiva 2009/103. Véase también su anexo II, que contiene una tabla de correspondencias relativa a las disposiciones concretas.

¹² O, anteriormente, en 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 (DO 1972, L 103, p. 1; EE 13/02, p. 113).

¹³ Sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146) (en lo sucesivo, «Vnuk»).

¹⁴ *Ibidem*, apartado 25.

¹⁵ *Ibidem*, apartado 59 y fallo.

¹⁶ Sentencia de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908).

agrícola, que cubría su responsabilidad por accidentes de trabajo. Invocando la sentencia dictada en el asunto Vnuk, el órgano jurisdiccional remitente preguntó si la obligación de aseguramiento se aplicaba exclusivamente en los casos en que los vehículos están en movimiento o también en los casos en que están inmovilizados, pero con el motor en marcha.

29. El Tribunal de Justicia recordó que el concepto de «circulación de vehículos» no se limita a las situaciones de circulación vial, es decir, de circulación en la vía pública. Este concepto incluye más bien cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual.¹⁷ La extensión de dicho concepto tampoco depende de las características del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil,¹⁸ e incluye toda utilización de un vehículo como medio de transporte.¹⁹ En dicho asunto, el Tribunal de Justicia concluyó que no está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» una situación en la que un tractor agrícola que ha intervenido en un accidente tiene por función principal, en el momento de producirse este, no su uso como medio de transporte, sino la generación, como maquinaria de trabajo, de la fuerza motriz necesaria para accionar la bomba de una pulverizadora de herbicida.²⁰

30. El asunto Núñez Torreiro²¹ versa sobre un teniente del Ejército español que participaba en unos ejercicios militares nocturnos en un campo de maniobras militares situado en España. Viajaba como pasajero en un vehículo de ruedas militar todoterreno de tipo «Aníbal» que se desplazaba por una zona destinada a vehículos de cadena. El vehículo volcó, lo que causó al teniente diversas lesiones. El órgano jurisdiccional remitente preguntó si eran compatibles con el artículo 3 de la Directiva 2009/103 las disposiciones de Derecho nacional que excluían en esa situación la responsabilidad derivada del uso de vehículos automóviles.

31. El Tribunal de Justicia señaló que el vehículo en cuestión, cuando volcó, circulaba por un campo de maniobras militares y que el hecho de que el acceso estuviera prohibido a todo vehículo no militar en una zona de dicho campo que no era apta para la circulación de vehículos de ruedas no influía en el concepto de «circulación de vehículos».²² En consecuencia, el Tribunal de Justicia concluyó que el artículo 3 de la Directiva 2009/103 debía interpretarse en el sentido de que se oponía a una normativa nacional que permitía excluir específicamente de la cobertura del seguro obligatorio los daños producidos con ocasión de la conducción de vehículos automóviles por vías y terrenos no «aptos para la circulación», salvo aquellos que, sin tener tal aptitud, sean no obstante «de uso común».²³

32. En el asunto BTA Baltic Insurance Company²⁴ se preguntó al Tribunal de Justicia si el concepto de «circulación de vehículos» comprende también una situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado abre la puerta en el aparcamiento de un supermercado y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado.

¹⁷ *Ibidem*, apartado 34.

¹⁸ *Ibidem*, apartado 35.

¹⁹ *Ibidem*, apartado 38.

²⁰ *Ibidem*, apartado 42 y fallo.

²¹ Sentencia de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007).

²² *Ibidem*, apartado 34.

²³ *Ibidem*, apartado 36.

²⁴ Sentencia de 15 de noviembre de 2018, BTA Baltic Insurance Company (C-648/17, EU:C:2018:917).

33. En su sentencia, el Tribunal de Justicia explicó que el concepto de «circulación de vehículos» no se limita a su conducción, sino que incluye acciones que son igualmente efectuadas con carácter habitual por los pasajeros.²⁵ La propia acción de abrir la puerta de un vehículo constituye una utilización de este. Por consiguiente, es conforme con la función de medio de transporte del vehículo, en la medida en que permite la subida y bajada de personas o la carga y descarga de bienes que se van a transportar o que acaban de ser transportados mediante ese vehículo.²⁶ Además, el hecho de que el vehículo estuviera inmovilizado en el momento en que se produjo el accidente no excluye, por sí solo, el uso del vehículo ni que este pueda encontrarse comprendido en su función de medio de transporte.²⁷ En consecuencia, el Tribunal de Justicia concluyó que el concepto de «circulación de vehículos» comprende una situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado.²⁸

34. En el asunto Línea Directa Aseguradora,²⁹ el propietario de un coche nuevo lo aparcó en un garaje privado. Al día siguiente, arrancó el motor del coche, sin llegar a moverlo. Más tarde, avanzada la noche, el circuito eléctrico del vehículo originó el incendio de este. El fuego causó daños en el inmueble en el que estaba aparcado. Se suscitó ante el órgano jurisdiccional remitente la cuestión de si los daños causados al inmueble debían estar cubiertos por la póliza de seguros del automóvil (seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles suscrito por el propietario del coche) o por la póliza de seguro del hogar (seguro de responsabilidad civil suscrito por el propietario del inmueble).

35. En su respuesta, el Tribunal de Justicia precisó que se sigue considerando que un vehículo se utiliza conforme a su función de medio de transporte cuando está en movimiento y mientras se encuentra estacionado entre dos desplazamientos. Así pues, el estacionamiento en un garaje privado constituye una utilización del vehículo. Por lo tanto, el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en esta disposición una situación, como la de aquel litigio principal, en la que un vehículo estacionado en un garaje privado de un inmueble y utilizado conforme a su función de medio de transporte comenzó a arder, provocando un incendio que se originó en el circuito eléctrico del vehículo y causando daños en el inmueble, aun cuando el vehículo llevara más de 24 horas parado en el momento en que se produjo el incendio.³⁰

36. El asunto Bueno Ruiz y Zurich Insurance³¹ se refiere a una situación en la que un automóvil se encontraba, aparentemente, en mal estado mecánico. El vehículo sufrió un escape de aceite y otros fluidos resbaladizos que se derramaron en la plaza de aparcamiento del garaje privado en el que este se estacionaba habitualmente. El 19 de septiembre de 2015, se formó una gran mancha de aceite en esa plaza de garaje, extendiéndose, según parece, a las plazas adyacentes. La propietaria del coche aparcado en la plaza de garaje colindante, al dirigirse a recoger su propio vehículo, resbaló sobre la mancha de aceite. A raíz de esto, presentó una demanda tanto contra la aseguradora del coche que tenía el escape de aceite como contra su propietaria. El órgano jurisdiccional nacional, remitiéndose a la jurisprudencia anterior del Tribunal de Justicia en la materia, pero inseguro en cuanto al alcance efectivo del concepto de «circulación de vehículos»

²⁵ *Ibidem*, apartado 45.

²⁶ *Ibidem*, apartado 36.

²⁷ *Ibidem*, apartado 38.

²⁸ *Ibidem*, apartado 48 y fallo.

²⁹ Sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517).

³⁰ *Ibidem*, apartado 48 y fallo.

³¹ Auto de 11 de diciembre de 2019, Bueno Ruiz y Zurich Insurance (C-431/18, no publicado, EU:C:2019:1082).

y, por ende, invadido por las dudas a la hora de apreciar a qué parte debía atribuirse la responsabilidad en un asunto como el que se le planteaba (la aseguradora, el propietario del vehículo o, eventualmente, el responsable del aparcamiento), preguntó al Tribunal de Justicia si el artículo 3 de la Directiva 2009/103 se opone a una interpretación que incluya en la cobertura del seguro obligatorio los daños causados por el estado de peligro que se genera por el derrame de fluidos de un vehículo sobre la plaza de aparcamiento en la que está aparcado o con ocasión de la realización de las maniobras de aparcamiento en una plaza de garaje privada, plaza ubicada en un entorno comunitario, y respecto de terceros usuarios de esa comunidad.³²

37. En su respuesta, el Tribunal de Justicia recordó que el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que un vehículo se utiliza conforme a su función de medio de transporte cuando está en movimiento, pero también, en principio, mientras se encuentra estacionado entre dos desplazamientos. Añadió que el hecho de que el accidente se produjera tras haberse formado una mancha de aceite no solo durante el período de estacionamiento del vehículo, sino al parecer también al arrancarlo y realizar maniobras, carece de pertinencia. Declaró que las maniobras de un vehículo y su estacionamiento en un garaje privado constituyen una utilización conforme con su función de medio de transporte.³³

38. Los ejemplos anteriores son una mera selección ilustrativa de los asuntos en el marco de los cuales se ha solicitado en los últimos años al Tribunal de Justicia que interpretara el concepto de «circulación de vehículos» que figura en el artículo 3 de la Directiva 2009/103.³⁴ Los ejemplos seleccionados resultan significativos en un doble plano. En primer lugar, por lo que respecta al *ámbito jurídico específico*, el Tribunal de Justicia interpretó el término «circulación de vehículos» —que figura en el artículo 3 de la Directiva 2009/103—, pero en una situación de hecho y con una finalidad distintas, para determinar de hecho si, en el momento en que se produce un accidente, una utilización concreta de un vehículo debe estar cubierta por el seguro obligatorio (B). En segundo lugar, a un *nivel más estructural y sistemático*, el Tribunal de Justicia comenzó a dictar resoluciones de tal grado de abstracción que podrían suscitar dudas en cuanto a si el Tribunal de Justicia está ejerciendo realmente la competencia que le incumbe en virtud del artículo 267 TFUE de *interpretar* de manera uniforme el Derecho de la Unión, que es distinta de la de *aplicar* el Derecho de la Unión en casos concretos, cometido que ha de corresponder a los órganos jurisdiccionales nacionales (C).

B. Delimitación del ámbito de aplicación preciso (del artículo 3) de la Directiva 2009/103

39. Quizá la Directiva 2009/103 no sea el texto del Derecho de la Unión más perfecto desde el punto de vista estructural. Ello se debe a que es el resultado de la fusión de cinco Directivas anteriores. Así, la Directiva consolidada comienza directamente en el artículo 1 por las «definiciones» y no, como es habitual, exponiendo su objeto, su finalidad o su ámbito de aplicación. Entre sus primeras disposiciones, la Directiva establece, en primer término, la obligación de suscribir un seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos (artículo 3), lo que, en segundo término, se supone que permite a los Estados miembros abstenerse de establecer la realización de controles sistemáticos de dicho seguro como requisito para la entrada en su territorio (artículo 4).

³² *Ibidem*, apartados 16 a 26.

³³ *Ibidem*, apartados 40 a 43.

³⁴ Véanse asimismo, por ejemplo, las sentencias de 7 de septiembre de 2017, Neto de Sousa (C-506/16, EU:C:2017:642), y de 4 de septiembre de 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661); o mis recientes conclusiones presentadas en el asunto Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003), actualmente pendiente de resolución.

40. A continuación, la Directiva 2009/103 fija una serie de normas relativas a diversas materias en sus distintos capítulos. Estos capítulos reproducen en gran medida lo dispuesto en las Directivas anteriores y actualmente derogadas:³⁵ por un lado, existen disposiciones relativas a la cobertura del seguro obligatorio de los vehículos automóviles, excepciones a la obligación de asegurar y normas sobre la protección de terceros y víctimas. Por otro lado, buena parte de las demás disposiciones se refieren a cuestiones de carácter institucional y procesal: creación de organismos de indemnización nacionales, relación del sistema de la Unión con el sistema de la carta verde y la red de oficinas nacionales de seguro, creación de organismos de información y establecimiento de procedimientos de colaboración y liquidación entre esos organismos.³⁶

41. Sin embargo, las dos disposiciones (sustantivas) clave de la Directiva 2009/103, a saber, sus artículos 3 y 4, interpretados a la luz de su considerando 2, se podría decir que enuncian el objetivo general de este instrumento: garantizar un alto grado de protección de las víctimas de accidentes causados por vehículos automóviles y (como resultado) fomentar la libre circulación dentro de la Unión Europea. En otras palabras, para instar a los Estados miembros a abstenerse de realizar controles sistemáticos del seguro de responsabilidad civil de los vehículos que entren en su territorio desde otros Estados miembros,³⁷ se consideró esencial garantizar un elevado nivel de protección a las posibles víctimas de accidentes de tráfico.³⁸

42. Por consiguiente, lo que debe ser objeto de armonización en los Estados miembros en virtud del artículo 3, párrafo primero, de dicha Directiva es la *obligación de suscribir* un seguro de la responsabilidad civil que resulte de la circulación de vehículos cuando estos tengan su estacionamiento habitual en el territorio de cada Estado miembro. A tal efecto, la Directiva proporciona una definición común de «vehículo», en su artículo 1, punto 1, y de lo que debe entenderse por «territorio», en su artículo 1, punto 4, y enuncia los casos en los que un Estado miembro puede establecer excepciones a la obligación de asegurar ciertos tipos de vehículos, en su artículo 5. Además, la Directiva establece, en su artículo 8, la documentación exigida, vinculando, en definitiva, el ámbito de aplicación de la obligación de aseguramiento establecida en el artículo 3 al sistema de indemnización del organismo nacional responsable de la indemnización al que se refiere el artículo 10. Asimismo, contiene disposiciones relativas a los importes mínimos de cobertura del seguro obligatorio (artículo 9), a las categorías especiales de víctimas (artículo 12), a las cláusulas de exclusión contenidas en los contratos de seguro (artículo 13) y a las primas únicas y su cobertura (artículo 14).

³⁵ Véase la tabla de correspondencias que figura en el anexo II de la Directiva 2009/103.

³⁶ Véanse, asimismo, sobre la compleja interacción entre el sistema de la Unión y el sistema de la carta verde, mis conclusiones presentadas en el asunto Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuras (C-587/15, EU:C:2017:234), puntos 32 a 53.

³⁷ Véase el artículo 4 de la Directiva 2009/103. Véanse, asimismo, las sentencias de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), apartado 49, o de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517), apartado 33 y jurisprudencia citada.

³⁸ El Tribunal de Justicia ha recordado reiteradamente el objetivo de ofrecer un alto grado de protección a las víctimas de accidentes causados por vehículos automóviles cada vez que ha interpretado las Directivas: véanse, en particular, la sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661), apartado 47, o, más recientemente, el auto de 11 de diciembre de 2019, Bueno Ruiz y Zurich Insurance (C-431/18, no publicado, EU:C:2019:1082), apartados 33 y 34.

43. Así, de la finalidad y estructura de la Directiva se desprende que lo que en principio iba a ser objeto de armonización, de forma un tanto minimalista,³⁹ es la *obligación* de suscribir un seguro de la responsabilidad civil que resulte de la circulación de vehículos. A este respecto, el objetivo de dicha Directiva no ha sido y sigue sin ser el de emprender la armonización del modo en que ha de atribuirse la *responsabilidad* en casos concretos de accidentes de tráfico.

44. Dicho esto, no tengo reparos en reconocer que ambas cuestiones están, en cierto modo, interrelacionadas. Al fin y al cabo, normalmente es en el marco de un caso concreto, que a menudo entraña la necesidad de determinar en quién recae la responsabilidad civil en ese mismo asunto, en el que se pueden suscitar cuestiones estructurales más amplias sobre si existía, de entrada, la obligación de suscribir un seguro o si la legislación nacional o las pólizas de seguro en general cumplen otras exigencias establecidas por la Directiva. Sin embargo, siguen siendo dos cuestiones distintas. La obligación de suscribir un seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles es mucho más amplia y *general*. Debe fijarse *ex ante*, sobre la base de criterios generales y objetivos, y mantenerse relativamente estable en el tiempo. La apreciación de si las circunstancias exactas en las que un vehículo ha ocasionado daños están o no cubiertas por una póliza de seguro determinada, y la función o el papel del vehículo en ese preciso instante, es una decisión sobre la responsabilidad que ha de tomarse *ex post* en el contexto de un accidente concreto.⁴⁰

45. Los asuntos mencionados en la sección anterior son muy ilustrativos a este respecto. La cuestión planteada en ellos no era si el vehículo que había provocado el accidente estaba sujeto a la obligación de aseguramiento. En todos ellos parece que se comprobó que el vehículo estaba efectivamente asegurado, por lo que se cumplía la obligación prevista en el párrafo primero del artículo 3 de la Directiva 2009/103. Lo que realmente interesaba era dilucidar si los daños causados debían ser indemnizados por el seguro obligatorio del vehículo atendiendo a las circunstancias concretas del accidente y al tipo de actividad al que se destinaba ese vehículo en un momento dado, o bien si dichos daños estaban cubiertos por otro seguro o eran atribuibles a la responsabilidad personal de quien los causó.

46. Sin embargo, las apreciaciones de este tipo no se rigen por lo dispuesto en el artículo 3 de la Directiva 2009/103. Dicho de otro modo, la obligación derivada del artículo 3 de la Directiva se cumple desde el momento en que concurren el seguro y, por tanto, un sistema de protección de las víctimas. Una vez se respeten las normas expresas, mínimas y generales establecidas en otras disposiciones de la Directiva 2009/103, esta no regula las cuestiones relativas a la apreciación exacta de la persona responsable de indemnizar los daños causados en un asunto concreto y al modo en que ha de hacerse dicha apreciación.

47. Ese es, en mi opinión, el ámbito de aplicación preciso de la obligación establecida en el párrafo primero del artículo 3 de la Directiva 2009/103. Así pues, las cuestiones que, en su caso, han de ser examinadas en el contexto de ese párrafo y, sin duda, particularmente al interpretar los conceptos de «circulación (de vehículos)», «territorio (de un Estado miembro)» y «estacionamiento habitual (en dicho territorio)», o el alcance y cobertura mínimos de la «responsabilidad civil» que figuran en dicha disposición, son las cuestiones relacionadas con el ámbito de aplicación y el alcance de la

³⁹ Como ejemplos ilustrativos del énfasis de la jurisprudencia en la trascendencia de una armonización mínima de las Directivas anteriores y actuales relativas al seguro de vehículos automóviles en relación con diversos elementos no contemplados expresamente en esas Directivas, véanse las sentencias de 23 de octubre de 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656), apartado 29; de 21 de enero de 2016, ERGO Insurance y Gjensidige Baltic (C-359/14 y C-475/14, EU:C:2016:40), apartado 40; y de 14 de septiembre de 2017, Delgado Mendes (C-503/16, EU:C:2017:681), apartado 47.

⁴⁰ Véase la sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana (C-80/17, EU:C:2018:661), apartado 39. Para una exposición detallada, véanse también mis conclusiones presentadas en el asunto Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003), puntos 39 y 48.

obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil en general. No lo es la cuestión de determinar si, en el «contexto particular» de un accidente concreto, la circulación de un vehículo en unas circunstancias de hecho específicas debe o no estar cubierta por un seguro de automóvil determinado. Esta última cuestión no solo se refiere a la aplicación del Derecho, extremo que analizo en la siguiente sección, sino que, además (o sobre todo), no está regulada por la Directiva 2009/103.

48. En resumen, no procede aplicar los conceptos jurídicos indeterminados del Derecho de la Unión, aun cuando puedan perfectamente ser autónomos, fuera de su preciso contexto, delimitado a través de su literalidad, su estructura y su finalidad. El concepto de «circulación de vehículos», que figura en el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, no es sino un elemento de la obligación general de los Estados miembros de velar por que la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio esté cubierta por un seguro. Ni dicha disposición ni, *a fortiori*, un solo término sacado del contexto de esta en su conjunto está destinado a ofrecer una orientación armonizada dirigida a resolver en materia de responsabilidad en sucesos concretos, especialmente cuando se ha cumplido la obligación básica de tener suscrito un seguro de responsabilidad civil conforme a la citada disposición y no existe una contradicción manifiesta con ninguna de las demás disposiciones expresas de la Directiva 2009/103.

C. Interpretación versus aplicación del Derecho de la Unión

49. Hay otra cuestión que guarda relación con el punto anterior y que interesa recordar. En virtud del artículo 267 TFUE, párrafo primero, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea será competente para pronunciarse, con carácter prejudicial, sobre la *interpretación* de los Tratados, o sobre la validez o *interpretación* de los actos adoptados por las instituciones, órganos u organismos de la Unión. En cambio, la *aplicación* del Derecho de la Unión, ya sea siguiendo la orientación que ofrece el Tribunal de Justicia en virtud del artículo 267 TFUE, o bien, naturalmente y en la inmensa mayoría de los casos, sin ella, incumbe básicamente a los órganos jurisdiccionales nacionales.

50. Ciertamente, es probable que la aplicación del Derecho incluya determinados elementos relativos a su interpretación. De igual modo, la interpretación del Derecho difícilmente puede llevarse a cabo de manera abstracta, sin tener en consideración las circunstancias de uno o varios asuntos concretos, al valorar la procedencia de la interpretación propuesta. Así pues, es imposible precisar con exactitud, en términos abstractos y en general, dónde acaba la interpretación del Derecho y dónde comienza su aplicación (y viceversa).

51. No obstante, yo diría que el presente asunto, así como los asuntos analizados en la sección A de las presentes conclusiones, constituyen un ejemplo claro y concreto del contexto en que no es necesaria la intervención del Tribunal de Justicia, al menos no a tal nivel de precisión fáctica que ha aplicado anteriormente.

52. En primer lugar y por encima de todo, habida cuenta de las observaciones formuladas en la sección B de las presentes conclusiones, toda interpretación que haya de hacerse de un concepto jurídico indeterminado previsto por el Derecho de la Unión, incluido el concepto de «circulación de vehículos» que figura en el artículo 3 de la Directiva 2009/103, está naturalmente delimitada por la literalidad, el contexto y la finalidad de la disposición de que se trate. No es necesario en la práctica interpretar el concepto de «circulación de vehículos» para determinar si se ha generado la responsabilidad de una aseguradora determinada en un accidente específico.

53. En segundo lugar, aun suponiendo que el concepto de «circulación de vehículos» también regulara la solución de siniestros en supuestos concretos y se empleara para determinar si la utilización específica del vehículo en un determinado momento era su utilización habitual, este sería el límite más alejado (o más bajo, en cuanto al nivel de abstracción) al que podría llegar cualquier disposición jurídica (normativa) habida cuenta de la infinita variedad de posibles situaciones fácticas. En este sentido, el Tribunal de Justicia ya ha declarado en reiteradas ocasiones que el concepto de «circulación de vehículos» engloba *toda utilización habitual* de un vehículo que sea conforme con su función de medio de transporte.⁴¹ No cabe duda de que las cuestiones de si tal definición es demasiado amplia, demasiado restrictiva o, en cierto modo, circular, y el modo exacto en que debería de ser precisada, admiten discusión. Sin embargo, a menos que una resolución de remisión desencadene explícita y claramente tal discusión sobre el alcance de un concepto del Derecho de la Unión, es complicado deducir cómo una nueva confirmación de que la situación específica de que se trata equivale efectivamente a una «circulación de vehículos» contribuye a garantizar la interpretación uniforme del Derecho de la Unión en el conjunto de los Estados miembros que buscaban los redactores de los Tratados.

54. Ciertamente, puede entenderse que todo pronunciamiento del Tribunal de Justicia garantizará cierto grado de uniformidad en la interpretación y aplicación del Derecho de la Unión en el conjunto de los Estados miembros. No cabe duda de ello. En efecto, de conformidad con la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto Línea Directa Aseguradora, por ejemplo, cabe esperar que toda situación «en la que un vehículo estacionado en un garaje privado de un inmueble y utilizado conforme a su función de medio de transporte comenzó a arder, provocando un incendio que se originó en el circuito eléctrico del vehículo y causando daños en el inmueble, aun cuando el vehículo llevara más de 24 horas parado en el momento en que se produjo el incendio»,⁴² recibirá un trato uniforme en toda la Unión.

55. No obstante, resulta razonable que uno se cuestione si realmente se trata del tipo y del grado de interpretación uniforme que el Tribunal de Justicia debería efectuar en virtud del artículo 267 TFUE. Apunta más bien a la estricta toma de decisiones caso por caso más propia de un órgano jurisdiccional civil de primera instancia. Es más, como demuestra la experiencia, ese tipo de «jurisprudencia fáctica» no hace sino dar lugar a más cuestiones y a la necesidad de hacer distinciones más precisas:⁴³ ¿qué ocurriría si el vehículo estuviera estacionado en la vía pública y no en un garaje privado? ¿Y si el vehículo no se hubiera movido durante un período mucho más prolongado, lo que, de hecho, llevaría a calificarlo como vehículo inmovilizado? ¿Y si el incendio no se hubiera originado en el circuito eléctrico del coche, sino en otro lugar?⁴⁴

56. En tercer lugar, la función principal del Tribunal de Justicia debería ser la articulación o la puntualización de la *praemissa maior*, jurídica y normativa, derivada del Derecho de la Unión, que deben aplicar los órganos jurisdiccionales nacionales. Corresponde a estos últimos contextualizar los hechos del asunto concreto, la *praemissa minor*, y llegar a una *conclusión* sobre la aplicación del Derecho de la Unión en ese asunto concreto.

⁴¹ Véase ya en la sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), apartado 59, y su repetición posterior en todas las sentencias antes mencionadas en la sección A de las presentes conclusiones.

⁴² Sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, EU:C:2019:517), apartado 48 y fallo.

⁴³ Véanse las conclusiones del Abogado General Jacobs presentadas en el asunto Wiener SI (C-338/95, EU:C:1997:352), punto 50, donde señala acertadamente que «respuestas detalladas a cuestiones muy específicas no siempre fomentarán dicha aplicación uniforme. Semejantes respuestas pueden, simplemente, provocar nuevas cuestiones».

⁴⁴ Véase el auto de 11 de diciembre de 2019, Bueno Ruiz y Zurich Insurance (C-431/18, no publicado, EU:C:2019:1082), apartado 44.

57. Naturalmente, con arreglo al artículo 267 TFUE, los órganos jurisdiccionales nacionales pueden plantear una petición de decisión prejudicial. No obstante, por regla general, por lo que respecta a los aspectos ya interpretados, la cuestión debe referirse propiamente a la posible puntualización de la *praemissa maior*, jurídica y normativa, basada en el Derecho de la Unión, que ha de aplicarse en el litigio principal (su aclaración, limitación o ampliación, el establecimiento de una excepción, etc.). Una nueva confirmación de que la misma *praemissa maior* previamente articulada se aplica a otra serie de hechos, sin instar en modo alguno a que se reconsidere la *praemissa maior* existente, es una cuestión relativa a la aplicación del Derecho de la Unión, tarea esta encomendada a los órganos jurisdiccionales nacionales.

58. Es justo admitir que estos límites ideales se vuelven un tanto imprecisos cuando unos elementos fácticos restringidos pasan a formar parte de la *praemissa maior* definida por el Derecho de la Unión. En efecto, en tales casos, podría estar perfectamente justificado que el órgano jurisdiccional remitente se asegurase de que elementos de hecho nuevos y diferentes forman efectivamente parte de la norma jurídica que el Tribunal de Justicia deseaba formular.⁴⁵

59. Para determinar el nivel de abstracción adecuado, resulta esencial aceptar dos elementos como punto de partida: el autocontrol jurisdiccional y la aceptación de cierto grado de disparidad permisible. Ciertamente, el imperativo de uniformidad y la aplicación uniforme del Derecho de la Unión en el conjunto de los Estados miembros ha ocupado siempre un lugar central en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia. No obstante, y naturalmente, es importante distinguir a este respecto las cuestiones que son realmente pertinentes a estos efectos de las que no lo son, especialmente habida cuenta del carácter finito (por definición) de los recursos judiciales de que disponen los órganos jurisdiccionales de la Unión.

60. Por ejemplo, cabe imaginar la situación en la que un pasajero de un taxi, al bajar del asiento trasero del vehículo después de un trayecto, abre la puerta sin la debida diligencia y raya un coche que en ese preciso instante pasa por allí. ¿Constituye esto una «circulación de vehículo» en el sentido del artículo 3 de la Directiva 2009/103? ¿Debe pagar la indemnización de los daños materiales causados el seguro de responsabilidad civil del taxi y no el del automóvil que pasa por allí? ¿O bien es el pasajero del taxi quien debe responder personalmente de los daños, dado que no se molestó en prestar la debida atención antes de abrir la puerta?

61. No alcanzo a comprender cómo una eventual disparidad de criterio entre los órganos jurisdiccionales civiles de los distintos Estados miembros de la Unión sobre la manera en que debe resolverse tal asunto —en el improbable supuesto de que se diera un caso idéntico, habida cuenta del sinfín de posibles variaciones y matices de los hechos que pueden justificar resoluciones diferentes— puede llegar a concernir al Tribunal de Justicia. Tal supuesto, a menos que suscite incidentalmente una cuestión más amplia de incompatibilidad de la normativa o la práctica jurídica nacionales con cualquier otra disposición expresa del Derecho de la Unión, constituye propiamente una cuestión relativa a la aplicación del Derecho. Además, me atrevería a afirmar que tal grado de uniformidad en términos de homogeneidad de los resultados en casos concretos es un mito. En efecto, tal uniformidad ni siquiera está garantizada en aquellos sistemas jurisdiccionales nacionales altamente centralizados que, en contraposición a la función del Tribunal de Justicia en materia de cuestiones prejudiciales, sí llevan a cabo un examen exhaustivo de las resoluciones de los órganos jurisdiccionales inferiores en cuanto a la correcta aplicación del Derecho en los casos concretos.

⁴⁵ Véanse, a este respecto, en relación con una cuestión referente al propio artículo 3 de la Directiva 2009/103, a saber, cuándo finaliza la obligación de suscribir un contrato de seguro de responsabilidad civil con arreglo a dicha disposición, mis conclusiones presentadas en el asunto Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2020:1003).

62. En resumen, existe y siempre existirá cierto grado de disparidad en la *aplicación* del Derecho de la Unión por parte de los órganos jurisdiccionales nacionales, incluso en las materias armonizadas. No solo es esto admisible, sino que también es razonable y natural. El Tribunal de Justicia, al resolver una petición de decisión prejudicial relativa a la interpretación del Derecho de la Unión con arreglo al artículo 267 TFUE, debe fijar los límites externos de esta disparidad efectuando una *interpretación* uniforme del Derecho de la Unión, incluidos los conceptos jurídicos indeterminados que este contiene. No obstante, dicha interpretación debe mantener un nivel de abstracción adecuado. En otras palabras, la función del Tribunal de Justicia en virtud del artículo 267 TFUE es garantizar una interpretación uniforme del Derecho de la Unión que se ciña a las normas jurídicas aplicables y no se adentre en la solución concreta de cada asunto. Ello implica lógicamente que, aunque exista un razonable grado de uniformidad de las normas jurídicas, pueda existir disparidad entre los resultados concretos.

D. El presente asunto

63. Por las razones expuestas en las dos secciones anteriores de las presentes conclusiones, comparto, en esencia, la alegación formulada con carácter principal por el Gobierno español y las observaciones de la Comisión: el artículo 3 de la Directiva 2009/103 *no se opone* a ninguna de las interpretaciones (nacionales contrapuestas) del artículo 5, apartado 2, de la Ley del seguro de vehículos *por el simple motivo de que* la decisión sobre si, en las circunstancias de un caso concreto, los daños causados a un semirremolque utilizado como parte de un vehículo articulado están cubiertos por el seguro de responsabilidad civil del camión tractor o por el seguro de responsabilidad civil del semirremolque *no se rige* por las disposiciones del Derecho de la Unión invocadas.

64. Precisado lo anterior, considero oportuno añadir tres puntualizaciones para concluir.

65. En primer lugar, el hecho de que el artículo 5, apartado 2, de la Ley del seguro de vehículos sea la disposición del Derecho nacional literalmente invocada por el órgano jurisdiccional remitente en su cuestión prejudicial, la cual regula en efecto el «ámbito material y [las] exclusiones» de la obligación (general) de asegurar, carece de pertinencia en el contexto del litigio principal. Como ha señalado el Gobierno español, el Derecho nacional contiene efectivamente una disposición específica relativa a la atribución de la responsabilidad por lo que respecta a los elementos individuales de un vehículo articulado en caso de siniestro, a saber, el artículo 19 del Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.⁴⁶ No obstante, esta disposición solo rige la atribución de la responsabilidad en supuestos de daños causados a *terceros*. Así pues, han surgido dudas y divergencias de interpretación en casos particulares en el ámbito nacional en lo que respecta a otro supuesto no previsto en la referida normativa nacional (derivada): ¿qué ocurre si los daños no son causados a un tercero, sino que es uno de los elementos del vehículo articulado el que se los ocasiona al otro?

66. Sin embargo, ello no hace sino recalcar el hecho de que las dudas interpretativas planteadas por el órgano jurisdiccional remitente, aparentemente reforzadas por las diferentes resoluciones de los órganos jurisdiccionales regionales a nivel nacional, versan sobre la interpretación y aplicación de las disposiciones nacionales. No alcanzo a comprender cómo lo dispuesto en los artículos 1 o 3 de la Directiva 2009/103 podría servir de ayuda al órgano jurisdiccional remitente para resolver esta cuestión de Derecho nacional.

⁴⁶ Citado anteriormente, en el punto 12 de las presentes conclusiones.

67. En segundo lugar, no está claro cómo podría alterar esta conclusión la referencia hecha al artículo 3, último párrafo, de la Directiva 2009/103 en la cuestión prejudicial planteada por el órgano jurisdiccional remitente. La citada disposición está redactada en los siguientes términos: «El seguro contemplado en el párrafo primero cubrirá obligatoriamente los daños materiales y corporales». Al igual que la Comisión, no veo (y el órgano jurisdiccional remitente no explica) de qué manera podría modificar o limitar la cobertura de los daños materiales cualquiera de las posibles interpretaciones de las disposiciones nacionales controvertidas. Según lo entiendo, existe claramente la posibilidad de reparar los daños materiales en asuntos como el del litigio principal. Consta que se ha cumplido la obligación de suscribir un contrato de seguro de responsabilidad civil establecida en el artículo 3 de la Directiva 2009/103. Tampoco se indica que dicha cobertura, con carácter general, no sea suficiente en atención a alguna de las demás disposiciones de dicha Directiva. Se trata más bien de determinar quién estará, en última instancia, obligado a pagar la factura: la aseguradora del camión tractor o la del semirremolque.

68. En tercer lugar, lo mismo sucede en caso de desviar la atención del artículo 3 al artículo 1 de la citada Directiva y a las definiciones de «vehículo» y «perjudicado» que figuran en él, como sugiere el órgano jurisdiccional remitente. En efecto, en sus observaciones, la Comisión participó en ese debate al preguntarse si un semirremolque, o más bien su propietario, podría ser considerado «perjudicado» en el sentido del artículo 1, punto 2, de la Directiva 2009/103. Estas reflexiones llevaron a la Comisión a sugerir que un semirremolque dañado quizá no fuera el tipo de víctima cuya protección trata constantemente de reforzar la Directiva,⁴⁷ preguntándose también, por tanto, de qué manera podría una exclusión de este tipo, que ni siquiera está prevista expresamente en el Derecho nacional,⁴⁸ menoscabar el ámbito de aplicación de la cobertura de los daños materiales exigida en el artículo 3, último párrafo, de la Directiva 2009/103.

69. Agradezco enormemente que la Comisión hiciera esta reflexión. Ayuda a enfatizar en términos reales la observación general ya efectuada:⁴⁹ tales cuestiones y consideraciones exceden del ámbito de aplicación preciso de la Directiva 2009/103. Esto se pone de manifiesto en la lógica disonancia (rayana en lo extraño) que se manifiesta cuando se trata de hacer encajar en un marco legislativo determinado una situación ajena a dicho marco. El concepto y la lógica reinantes simplemente no contemplan tal situación y, por lo tanto, esta no encaja en absoluto.⁵⁰

70. En resumen, dado que se alcanza el objetivo esencial de la Directiva 2009/103, a saber, que, de conformidad con la obligación establecida en el artículo 3 de la Directiva, el Estado miembro ha previsto la obligación de suscribir un seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos, protegiendo así a las potenciales víctimas de accidentes de circulación y fomentando la libre circulación dentro de la Unión Europea, los requisitos específicos de dicha obligación y, *a fortiori*, la materialización de esa responsabilidad en casos concretos de accidentes de circulación siguen siendo cuestiones relativas a la aplicación del Derecho de la Unión o, *a fortiori*, del Derecho nacional, tarea esta encomendada a los órganos jurisdiccionales nacionales.

⁴⁷ A este respecto, la Comisión se remitió a los considerandos 21 y 22 de la Directiva 2009/103, que indican que las víctimas más probables de accidentes de circulación (a las que la Directiva pretende proteger) son, de hecho, personas físicas, ya se trate de ocupantes, peatones, ciclistas o cualquier otro usuario de las vías públicas no motorizado.

⁴⁸ Una vez más, para llegar a la conclusión de que el artículo 5, apartado 2, de la Ley del seguro de vehículos, en un supuesto como el del litigio principal, *excluye* de la cobertura del seguro obligatorio del camión tractor los daños del semirremolque es preciso haber interpretado previamente esta disposición del Derecho nacional. Véanse los puntos 9, 16 y 17 de las presentes conclusiones, donde se exponen las interpretaciones opuestas de esta disposición del Derecho nacional.

⁴⁹ Véanse los puntos 39 a 48 de las presentes conclusiones.

⁵⁰ Para otra ilustración reciente del mismo fenómeno, véase, por ejemplo, la sentencia de 10 de diciembre de 2020, J & S Service (C-620/19, EU:C:2020:1011).

V. Conclusión

71. Propongo al Tribunal de Justicia que responda del siguiente modo a la cuestión prejudicial planteada por el Tribunal Supremo:

«Ni el artículo 3, último párrafo, 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, ni el artículo 1, puntos 1 y 2, de dicha Directiva establecen una disposición que regule si el Derecho nacional debe considerar los daños materiales ocasionados a un semirremolque que está funcionando, en conjunto con un camión tractor, como parte de un vehículo articulado como un incidente que debe estar cubierto por el seguro obligatorio de responsabilidad civil suscrito por dicho camión tractor. Esta cuestión, como todas las demás cuestiones no reguladas específicamente por la Directiva 2009/103, se regirá por lo dispuesto en el Derecho nacional y será competencia de los órganos jurisdiccionales nacionales.»