



Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. JEAN RICHARD DE LA TOUR
presentadas el 15 de diciembre de 2022¹

Asunto C-618/21

AR,
BF,
ZN,
NK Sp. z o.o., s.k.,
KP,
RD Sp. z o.o.,
contra
PK S.A.,
CR,
SI S.A.,
MB S.A.,
PK S.A.,
SI S.A.,
EZ S.A.

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Distrito de la Ciudad de Varsovia, Polonia)]

«Procedimiento prejudicial — Seguro de responsabilidad civil del automóvil — Directiva 2009/103/CE — Artículo 3 — Responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos — Obligación de asegurar los vehículos automóviles — Artículo 18 — Acción directa — Alcance — Determinación del importe de la indemnización — Gastos hipotéticos — Posibilidad de supeditar el pago de la indemnización a determinadas condiciones — Venta del vehículo»

I. Introducción

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 18 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 en relación con el artículo 3 de la misma Directiva.

¹ Lengua original: francés.

² DO 2009, L 263, p. 11.

2. Esta petición se ha presentado en el contexto de sendos litigios entre seis propietarios de vehículos automóviles y los aseguradores de la responsabilidad civil de las personas responsables de los daños causados *a* sus vehículos.

3. El presente asunto brinda al Tribunal de Justicia la oportunidad de precisar, por primera vez, cuál es el alcance del derecho de acción directa de que dispone el perjudicado que reclama contra una empresa de seguros la indemnización de la totalidad de los daños causados *por* un vehículo automóvil.

4. En las presentes conclusiones, expondré las razones por las que considero que el Derecho de la Unión no se opone a que la prestación adeudada por una empresa de seguros sea exclusivamente pecuniaria y que se menoscabaría el efecto útil de la Directiva 2009/103 si el derecho de acción directa del perjudicado se limitara o excluyera por no haberse reparado efectivamente el vehículo dañado.

II. Marco jurídico

A. Directiva 2009/103

5. El considerando 30 de la Directiva 2009/103 establece:

«(30) El derecho a invocar el contrato de seguro y a interponer su demanda directamente contra la empresa de seguros reviste gran importancia para la protección de las víctimas de cualquier accidente automovilístico. Con el fin de propiciar una liquidación eficaz y rápida de los siniestros y evitar, en la medida de lo posible, procesos judiciales costosos, un derecho de acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil de la persona responsable debe establecerse para las víctimas de cualquier accidente automovilístico.»

6. El artículo 3 de esta Directiva, titulado «Obligación de asegurar los vehículos automóviles», dispone 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.

Cada Estado miembro adoptará todas las medidas apropiadas, para que el contrato de seguro cubra igualmente:

- a) los daños causados en el territorio de los otros Estados miembros según las legislaciones en vigor en esos Estados;
- b) los daños que pudieran sufrir los nacionales de los Estados miembros durante el trayecto que enlace directamente dos territorios en los que sea aplicable el Tratado, en el caso de que no existiese oficina nacional de seguros en el territorio recorrido; en este caso, los daños se cubrirán según la legislación nacional relativa a la obligación del seguro en vigor en el Estado miembro en el que tiene su estacionamiento habitual el vehículo.

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

7. A tenor del artículo 18 de dicha Directiva, que lleva por título «Acción directa»:

«Los Estados miembros garantizarán que las partes perjudicadas en un accidente causado por un vehículo cubierto por el seguro indicado en el artículo 3 tengan derecho a interponer una acción directa contra la empresa de seguros que cubre a la persona responsable en lo que respecta a la responsabilidad civil.»

B. Derecho polaco

8. El artículo 363, apartado 1, del Kodeks Cywilny (Código Civil) dispone:

«El resarcimiento del daño deberá efectuarse, a elección del perjudicado, ya mediante la restitución del bien a su estado anterior, ya mediante el pago del correspondiente importe de dinero. Sin embargo, si la restitución del bien a su estado anterior fuera imposible o comportara dificultades o gastos excesivos para el obligado, la acción del perjudicado se limitará a una prestación dineraria.»

9. El artículo 822, apartados 1 y 4, del Código Civil establece:

«1. Mediante el contrato de seguro de la responsabilidad civil, el asegurador se compromete a pagar la indemnización establecida en el contrato por los daños causados a terceros de los que deba responder el tomador o el asegurado.

[...]

4. El titular del derecho al resarcimiento de los daños causados por un siniestro cubierto por el seguro de responsabilidad civil podrá ejercer la correspondiente acción directamente frente al asegurador.»

III. Hechos de los litigios principales y cuestiones prejudiciales

10. Existen seis litigios pendientes ante el Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Distrito de la ciudad de Varsovia, Polonia). Cinco de ellos tienen por objeto la negativa de las empresas de seguros, partes demandadas en el litigio principal, que cubren la responsabilidad civil de la persona responsable de un accidente de tráfico que ha causado daños a vehículos, a pagar a los perjudicados, partes demandantes en el litigio principal, que ejercieron su derecho de acción directa previsto en el artículo 18 de la Directiva 2009/103, los gastos de reparación de dichos vehículos que no fueron soportados por ellos. Estos gastos son denominados «gastos de reparación hipotéticos» por el órgano jurisdiccional remitente.

11. El sexto litigio se distingue de los anteriores únicamente en que el daño resulta de la caída de la puerta de un garaje que destruyó el vehículo del demandante en el litigio principal.

12. Estos litigios se derivan del hecho de que los perjudicados solicitan la indemnización pecuniaria de los daños sufridos por sus vehículos sobre la base de una estimación elevada de los costes de reparación (piezas y mano de obra) y no sobre la base de los justificantes de los costes de

reparación soportados, es decir, de los gastos en que realmente hayan incurrido. No obstante, las empresas de seguros alegan que dicha indemnización no puede superar el importe del daño efectivamente sufrido, calculado según el llamado método «diferencial». Este debe corresponder a la diferencia entre el valor que tendría el vehículo dañado si no se hubiese producido el accidente y el valor real de dicho vehículo, tanto siniestrado como reparado, aunque sea parcialmente.

13. El órgano jurisdiccional remitente expone que, en Derecho nacional, el resarcimiento del daño debe restablecer el patrimonio del perjudicado al valor que tendría si el daño no se hubiese producido, al tiempo que no le permite enriquecerse.

14. No obstante, de conformidad con la jurisprudencia polaca, los órganos jurisdiccionales conceden una indemnización por los daños causados a vehículos por el importe de los gastos hipotéticos de reparación que superen considerablemente el daño en el patrimonio del perjudicado determinado según el método diferencial. Lo mismo sucede en caso de venta del vehículo dañado, en el que los perjudicados no tienen ya la posibilidad de repararlo.

15. Según el órgano jurisdiccional remitente, esta jurisprudencia, criticable en la medida en que permite el enriquecimiento del perjudicado en determinados casos, podría estar justificada por la especial protección que el Derecho de la Unión otorga a las víctimas de accidentes de tráfico. Por consiguiente, considera necesario aclarar el alcance de los derechos del perjudicado derivados de la acción directa que este puede ejercitar contra la empresa de seguros.

16. El órgano jurisdiccional remitente señala, a este respecto, que existe un conflicto entre, por un lado, ese derecho de acción directa, unido a la circunstancia de que, en el Derecho polaco, al perjudicado le corresponden dos acciones distintas frente al responsable, a saber, la acción de pago de una indemnización y la acción de restitución al estado anterior al daño y, por otro lado, la regla, resultante del Derecho polaco de obligaciones, según la cual la prestación satisfecha por el asegurador de la responsabilidad civil es un «pago» y, por tanto, una prestación dineraria.

17. Por consiguiente, el órgano jurisdiccional remitente desea saber si el Derecho de la Unión se opone a disposiciones del Derecho nacional conforme a las cuales el perjudicado que pretenda ejercitar una acción directa frente a la empresa de seguros se vea privado de una de las formas de resarcimiento del daño previstas en el Derecho nacional, lo que tendría con carácter general un efecto disuasorio.

18. Este órgano jurisdiccional se plantea asimismo la cuestión de si, para garantizar la efectividad de la acción ejercitada por el perjudicado con arreglo al artículo 18 de la Directiva 2009/103, este debe disponer de una acción contra el asegurador de la responsabilidad civil de la persona responsable, con el fin de obtener una indemnización por un importe equivalente al coste de hacer reparar por su cuenta el vehículo dañado, sin que pueda eximirse de ello. Así, la indemnización podría basarse en el valor real de la reparación.

19. El último interrogante del órgano jurisdiccional remitente se refiere al supuesto en el que el vehículo dañado no pueda ser reparado, por ejemplo, por haberse vendido. Este tiende a considerar que la indemnización del perjudicado debe corresponder únicamente a la diferencia entre el precio que haya obtenido por el vehículo dañado y el precio que habría obtenido si hubiese vendido el vehículo sin dañar.

20. En esas circunstancias, el Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Distrito de Varsovia) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

- «1) ¿Debe interpretarse el artículo 18 de la [Directiva 2009/103], en relación con el artículo 3 de la misma, en el sentido de que se opone a una normativa nacional conforme a la cual el perjudicado que ostenta una acción directa en orden a la reparación de los daños sufridos en su vehículo en el ámbito de la circulación de vehículos automóviles frente a la empresa de seguros que cubre a la persona responsable en lo que respecta a la responsabilidad civil puede obtener de la empresa de seguros únicamente una indemnización por el valor real y actual de la pérdida sufrida en su patrimonio, a saber, la diferencia entre el valor del vehículo en su estado anterior al accidente y el valor del vehículo dañado, más los gastos justificados efectivamente soportados por la reparación del vehículo y otros gastos justificados efectivamente soportados resultantes del accidente, mientras que si ejercitase la acción directamente frente a la persona responsable podría optar por reclamarle la restitución del vehículo a su estado anterior al daño (mediante su reparación, bien directamente por la persona responsable, bien por un taller mecánico sufragado por ella) en lugar de una indemnización?
- 2) En caso de respuesta afirmativa a la cuestión prejudicial anterior, ¿debe interpretarse el artículo 18 de la [Directiva 2009/103] en relación con el artículo 3 de la misma, en el sentido de que se opone a una normativa nacional conforme a la cual el perjudicado que ostenta una acción directa en orden a la reparación de los daños sufridos en su vehículo en el ámbito de la circulación de vehículos automóviles frente a la empresa de seguros que cubre a la persona responsable en lo que respecta a la responsabilidad civil puede obtener de la empresa de seguros, en lugar de una indemnización por el valor real y actual de la pérdida sufrida en su patrimonio, a saber, la diferencia entre [el valor] del vehículo en su estado anterior al accidente y [el valor] del vehículo dañado, más los gastos justificados efectivamente soportados por la reparación del vehículo y otros gastos justificados efectivamente soportados resultantes del accidente, únicamente los importes equivalentes a los gastos de restitución del vehículo a su estado anterior al daño, mientras que si ejercitase la acción directamente frente a la persona responsable podría optar por reclamarle la restitución del vehículo al estado anterior al daño (y no solo el pago de las correspondientes cantidades a tal fin) en lugar de una indemnización?
- 3) En caso de respuesta afirmativa a la cuestión prejudicial primera y negativa a la cuestión prejudicial segunda, ¿debe interpretarse el artículo 18 de la Directiva 2009/103, en relación con el artículo 3 de la misma, en el sentido de que se opone a una normativa nacional conforme a la cual la empresa de seguros, a la que el propietario de un automóvil que haya sufrido daños en el ámbito de la circulación de vehículos automóviles haya reclamado gastos hipotéticos que no haya soportado, pero que debería haber soportado si hubiese decidido restituir el vehículo a su estado anterior al accidente, puede:

- a) condicionar el pago a la acreditación por el perjudicado de que realmente pretende reparar el vehículo de un modo determinado, con un determinado mecánico, por un precio también determinado de las piezas y del servicio, y entregar las cantidades destinadas a tal reparación directamente a ese mecánico (o, en su caso, al vendedor de las piezas necesarias para la reparación), reservándose el derecho a su devolución si no se cumple la finalidad para la que tales cantidades hayan sido desembolsadas, o bien:
- b) condicionar el pago a que el consumidor se comprometa a acreditar en el plazo establecido que ha utilizado las cantidades desembolsadas para reparar el automóvil o a devolverlas a la empresa de seguros, o bien:
- c) tras desembolsar dichas cantidades, indicando el fin al que están destinadas (la forma de su utilización), una vez transcurrido el tiempo necesario para que el perjudicado haya podido reparar el vehículo pedirle que acredite que esas cantidades se han destinado a la reparación de que se trate o que se ha procedido a su devolución

a fin de eliminar la posibilidad de que el perjudicado se enriquezca con el daño?

- 4) En caso de respuesta afirmativa a la cuestión prejudicial primera y negativa a la cuestión prejudicial segunda, ¿debe interpretarse el artículo 18 de la [Directiva 2009/103] en relación con el artículo 3 de la misma, en el sentido de que se opone a una normativa nacional conforme a la cual el perjudicado que ya no sea propietario del automóvil dañado, por haberlo vendido a cambio de una suma de dinero y no tener, por tanto, la posibilidad de repararlo, no puede consecuentemente reclamar a la empresa de seguros que cubre a la persona responsable en lo que respecta a la responsabilidad civil el pago de los gastos de la reparación que habría sido necesaria para restituir el vehículo dañado a su estado anterior al daño, de modo que solo puede ejercitar una acción a fin de reclamar a la empresa de seguros una indemnización por el valor real y actual de la pérdida sufrida en su patrimonio, a saber, la diferencia entre el valor del vehículo en su estado anterior al accidente y el importe obtenido por la venta del vehículo, más los gastos justificados efectivamente soportados por la reparación del vehículo y otros gastos justificados efectivamente soportados resultantes del accidente?»

21. KP y RD Sp. z o.o., dos de las partes demandantes en el litigio principal, SI SA, una de las partes demandadas en el litigio principal, los Gobiernos polaco, checo y alemán y la Comisión Europea han presentado observaciones escritas.

IV. Análisis

A. Sobre la admisibilidad

22. La petición de decisión prejudicial se basa en la apreciación del órgano jurisdiccional remitente de que «el Derecho nacional de indemnización [...] obliga a las empresas de seguros a pagar a los perjudicados los denominados gastos hipotéticos de reparación del vehículo dañado, con independencia de la realización de dicha reparación (en el futuro), permitiendo a los perjudicados que no tienen la intención de reparar su vehículo incrementar, con motivo del daño sufrido, el valor de su patrimonio con la diferencia entre el coste de la reparación del vehículo

dañado y la pérdida de valor del vehículo resultante de los daños sufridos, a expensas de las empresas de seguros y, además, del conjunto de propietarios de vehículos que pagan las primas del seguro obligatorio».

23. Por lo tanto, el órgano jurisdiccional remitente busca una solución que permita obtener una indemnización cuyo importe sea lo más próximo posible a los gastos reales que deben ser soportados por los perjudicados. Así, el referido órgano jurisdiccional señala que los perjudicados no pueden ejercitar una acción de reparación *in natura* del vehículo frente al asegurador como si podrían hacer frente a la persona responsable.

24. Esta constatación de la existencia de regímenes diferentes en Derecho polaco entre estas dos acciones de que disponen las personas que tienen derecho a la reparación del daño sufrido por un vehículo ha llevado al órgano jurisdiccional remitente a preguntarse sobre la extensión y el alcance de la acción directa que ostenta el perjudicado, prevista en el artículo 18 de la Directiva 2009/103, a fin de garantizar su efectividad. En estas circunstancias, procede declarar la admisibilidad de la petición de decisión prejudicial.

25. En efecto, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia recordada por el órgano jurisdiccional remitente, la petición de decisión prejudicial no puede referirse al alcance de la indemnización de los daños, que se rige, fundamentalmente, por el Derecho nacional.³

26. Asimismo, procede recordar que, como se desprende de los propios términos del artículo 267 TFUE, la decisión prejudicial solicitada debe ser «necesaria» para que el órgano jurisdiccional remitente pueda «emitir su fallo» en el asunto de que conozca.⁴

27. En el caso de autos, de los seis asuntos de los que conoce el órgano jurisdiccional remitente, uno de ellos versa sobre la reparación del daño causado a un vehículo por la puerta de garaje.

28. No obstante, es evidente que la Directiva 2009/103 no tiene por objeto garantizar la responsabilidad civil cuando el daño no ha sido originado por un vehículo.⁵ En efecto, su finalidad es otorgar una protección especial a las víctimas debido a la gravedad de los daños materiales o físicos que pueden sufrir como consecuencia de la peligrosidad de un vehículo automóvil inherente a su diseño y funcionamiento.

29. Además, 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 de la misma, para que la responsabilidad civil relativa *a la circulación de vehículos* que tengan su estacionamiento habitual en su territorio sea cubierta mediante un seguro.

³ Véase la sentencia de 10 de junio de 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475), apartados 36 y 38 y jurisprudencia citada.

⁴ Por lo tanto, ha de haber un vínculo de conexión entre el litigio y las disposiciones del Derecho de la Unión cuya interpretación se solicita, de manera que esa interpretación responda a una necesidad objetiva para la decisión que el órgano jurisdiccional remitente debe adoptar. Véase el auto de 10 de diciembre de 2020, OO (Suspensión de la actividad judicial) (C-220/20, no publicado, EU:C:2020:1022), apartado 26.

⁵ Véase, en este sentido, la sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora (C-100/18, en lo sucesivo, «sentencia Línea Directa Aseguradora», EU:C:2019:517), apartado 45.

30. Ciertamente, el Tribunal de Justicia ha interpretado el concepto de «circulación de vehículos», que constituye un concepto autónomo del Derecho de la Unión, a la luz, en particular, del contexto de dicho artículo 3, párrafo primero,⁶ teniendo en cuenta que el legislador de la Unión ha perseguido y reforzado de modo constante el objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por estos vehículos.⁷

31. Así, el Tribunal de Justicia ha declarado que el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada disposición no se limita a las situaciones de circulación vial, es decir, de circulación por la vía pública, y que incluye cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual como medio de transporte.⁸

32. A este respecto, el Tribunal de Justicia ha precisado 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.⁹

33. El Tribunal de Justicia dedujo de ello que está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos», contemplado en el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, 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*.¹⁰ Lo mismo ocurre cuando el accidente se deriva de *un escape de aceite provocado por el estado mecánico del vehículo* estacionado.¹¹

34. Por consiguiente, están claramente excluidas del concepto de «circulación de vehículos», en el sentido del artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, las situaciones en las que el accidente no se debe al comportamiento o fallo técnico del vehículo.

35. Asimismo, el Tribunal de Justicia ha declarado que, para que un vehículo quede excluido de la obligación de aseguramiento establecida en dicho artículo, es necesario que haya sido retirado oficialmente de la circulación, de conformidad con la normativa nacional aplicable.¹²

36. Así pues, no cabe duda de que el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/103, tal como ha sido interpretado por el Tribunal de Justicia, se limita al seguro obligatorio de responsabilidad civil por los daños que puedan ser causados por un vehículo.

37. Esta interpretación no queda desvirtuada por el argumento del órgano jurisdiccional remitente según el cual, en esencia, este debe garantizar la igualdad de trato en materia de seguros de responsabilidad civil, lo que justificaría que se sometiese al Tribunal de Justicia el litigio relativo a la indemnización de los daños causados a un vehículo por la puerta de un garaje.

⁶ Véase la sentencia Línea Directa Aseguradora (apartado 32).

⁷ Véase la sentencia de 20 de mayo de 2021, K.S. (Gastos de remolque de un vehículo siniestrado) (C-707/19, EU:C:2021:405), apartado 27 y jurisprudencia citada.

⁸ Véase la sentencia Línea Directa Aseguradora (apartados 35 y 36). Véase también el tenor del artículo 1, punto 1 *bis*, de la Directiva 2009/103, introducido por la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2021, que modifica la Directiva 2009/103 (DO 2021, L 430, p. 1). En virtud de su artículo 2, esta Directiva debe transponerse a más tardar el 23 de diciembre de 2023.

⁹ Véase la sentencia Línea Directa Aseguradora (apartado 42).

¹⁰ Véase la sentencia Línea Directa Aseguradora (apartado 48).

¹¹ Véase el auto de 11 de diciembre de 2019, Bueno Ruiz y Zurich Insurance (C-431/18, no publicado, EU:C:2019:1082), apartados 42 a 45.

¹² Véase la sentencia de 29 de abril de 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337), apartado 58.

38. Por lo tanto, propongo al Tribunal de Justicia que declare inadmisibile en este punto la petición de decisión prejudicial.

39. En cuanto a la admisibilidad de las cuestiones planteadas, no me parece justificado considerar, como sostiene el Gobierno polaco, que las dos primeras cuestiones prejudiciales, de las que dependen las otras dos, tengan carácter hipotético. Dicho Gobierno alega que, en los asuntos principales, los demandantes solo solicitan el pago de una indemnización económica. Pues bien, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas, precisamente, sobre esta limitación de las formas de reparación de los daños causados por accidentes de tráfico. Si el Derecho de la Unión no la impone, el órgano jurisdiccional remitente se considera legitimado para desestimar las pretensiones formuladas sobre la base de una evaluación de gastos.

40. En estas circunstancias, propongo al Tribunal de Justicia que examine las cuestiones prejudiciales en su conjunto, considerando que el órgano jurisdiccional remitente le pregunta, en esencia, si el artículo 18 de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional que prevé únicamente el pago de una indemnización económica a los perjudicados en caso de que ejerciten su derecho de acción directa contra la empresa de seguros que cubre la responsabilidad civil de la persona responsable de un accidente causado por un vehículo, con la facultad de no justificar los gastos reales de reparación en caso de daño causado a otro vehículo.

B. Sobre el fondo

41. La petición de decisión prejudicial lleva al Tribunal de Justicia a definir el objeto de la acción directa prevista en el artículo 18 de la Directiva 2009/103.

42. En concreto, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si esta acción directa tiene por objeto condenar al asegurador (en vez de a la persona responsable del daño) a proporcionar al perjudicado, en concepto de indemnización por el daño sufrido, la prestación debida por la persona responsable de dicho daño o bien condenar al asegurador a otorgar directamente al perjudicado la prestación prevista en el contrato de seguro.

43. En primer lugar, me parece oportuno recordar que la acción directa que ostenta el perjudicado fue introducida por la Directiva 2000/26/CE,¹³ que forma parte de las cuatro Directivas codificadas por la Directiva 2009/103.¹⁴

44. Este derecho se insertó en el siguiente contexto, recordado en numerosas ocasiones por el Tribunal de Justicia:

- se obliga a los Estados miembros a establecer, en sus ordenamientos jurídicos internos, una obligación general de aseguramiento de vehículos, y
- cada Estado miembro debe velar por que, sin perjuicio de las excepciones previstas en la Directiva 2009/103, todo vehículo que tenga su estacionamiento habitual en su territorio esté

¹³ Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles) (DO 2000, L 181, p. 65).

¹⁴ Véase el considerando 1 de esta Directiva. Por lo tanto, la jurisprudencia relativa a esas Directivas anteriores es aplicable a la interpretación de las disposiciones equivalentes de dicha Directiva. Véase, en particular, la sentencia de 29 de abril de 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337), apartado 35.

cubierto por un contrato suscrito con una empresa de seguros para garantizar, dentro de los límites definidos por el Derecho de la Unión, la responsabilidad civil que resulte de dicho vehículo.¹⁵

45. En el marco del constante refuerzo de la protección de los perjudicados por accidentes de tráfico, la Directiva 2000/26 estableció, en beneficio de estos, un derecho de acción directa contra la empresa de seguros que cubra a la persona responsable o contra su representante en el Estado de residencia del perjudicado.¹⁶ El objetivo era mejorar los derechos de las víctimas de un accidente de tráfico fuera de su Estado de residencia¹⁷ y armonizar los Derechos de los Estados miembros que, en algunos casos, desconocían el derecho de actuar directamente contra el asegurador del responsable.¹⁸

46. La Directiva 2005/14/CE¹⁹ extendió este derecho de acción directa a las víctimas de cualquier accidente automovilístico, con el fin de propiciar una liquidación eficaz y rápida de los siniestros y evitar, en la medida de lo posible, procesos judiciales costosos.²⁰

47. Este objetivo fue recogido nuevamente en la Directiva 2009/103, que recuerda la importancia de garantizar a las víctimas de accidentes automovilísticos un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Unión en que haya ocurrido el accidente.²¹ En el considerando 30 de esta Directiva se recogió la definición del derecho de acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil de la persona responsable de un accidente automovilístico que figuraba en el considerando 21 de la Directiva 2005/14.

48. Así, en segundo lugar, debe subrayarse que este derecho se define, a tenor de dicho considerando, como «el derecho a invocar el contrato de seguro y a interponer su demanda directamente contra la empresa de seguros».

49. Por consiguiente, cuando la cobertura de seguro obligatoria se haga efectiva directamente por el perjudicado en ejercicio del derecho que le confiere el artículo 18 de la Directiva 2009/103, la empresa de seguros garantizará la responsabilidad civil de la persona responsable dentro de los

¹⁵ Véase la sentencia de 10 de junio de 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475), apartados 25 y 26 y jurisprudencia citada.

¹⁶ Véase, respecto a los antecedentes legislativos de esta Directiva, el Informe del Parlamento Europeo sobre el texto conjunto, aprobado por el Comité de Conciliación, de la directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles) [C5-0155/2000-1997/0264(COD)] (Final A5-0130/2000), disponible en la siguiente dirección de Internet: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2000-0130_ES.pdf, p. 6. Véase también Pailler, P.: *Manuel de droit européen des assurances*, 2.ª ed., Bruylant, Bruselas, 2022, en particular el punto 263, p. 273.

¹⁷ Véanse los considerandos 8 a 14 de la Directiva 2000/26.

¹⁸ Véase, a este respecto, el artículo 9 del Convenio sobre la Ley aplicable en materia de Accidentes de Circulación por carretera, hecho en La Haya el 4 de mayo de 1971. Véase también el informe explicativo del Sr. Eric W. Essén, disponible en la siguiente dirección de Internet: <https://assets.hcch.net/docs/cef13270-0800-4ac5-b583-b8e4aa076a1c.pdf>, en particular p. 214.

¹⁹ Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE (DO 2005, L 149, p. 14). Esta añadió a la Directiva 2000/26 un considerando 16 *bis* en el que, por lo que respecta al derecho de la persona perjudicada a entablar una acción directa contra el asegurador ante el tribunal del lugar en el que esté domiciliada, el legislador de la Unión hizo referencia al artículo 9, apartado 1, letra b), y al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DO 2001, L 12, p. 1). A este respecto, véase la sentencia de 13 de diciembre de 2007, FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792), apartado 29.

²⁰ Véase el considerando 21 de dicha Directiva.

²¹ Véase el considerando 20 de esta Directiva y la sentencia de 20 de mayo de 2021, K.S. (Gastos de remolque de un vehículo siniestrado) (C-707/19, EU:C:2021:405) apartado 27 y jurisprudencia citada.

límites del contrato celebrado con ella.²² Por este motivo, las consecuencias económicas de la responsabilidad civil están cubiertas, incluso si el asegurado asume personalmente las reparaciones, así como en caso de daños corporales.²³

50. Dado que los derechos del perjudicado derivan exclusivamente del contrato de seguro²⁴ o, en otras palabras, son idénticos a los del asegurado, solo pueden tener como consecuencia la atribución al perjudicado de una indemnización, a saber, aquella que el asegurado habría tenido derecho a reclamar a la empresa de seguros si este hubiera indemnizado a la víctima, dentro de los límites del contrato que les vincula. Como subraya el Gobierno alemán, este resultado es conforme con la actividad de las empresas de seguros.

51. Otros datos apoyan esta interpretación. En primer lugar, la acción directa del perjudicado responde al objetivo de liquidar rápidamente los siniestros y se encuadra en el marco de los seguros de automóviles, cuya importancia para los ciudadanos europeos que circulan dentro de la Unión y para las empresas de seguros fue subrayada por el legislador.²⁵ En mi opinión, este aspecto de la cuestión en el caso de situaciones transfronterizas ha sido subrayado acertadamente por la Comisión y el Gobierno alemán, y aboga por la no imposición de una forma de reparación *in natura*.

52. En segundo lugar, el principio de indemnización pecuniaria se deriva del artículo 22 de la Directiva 2009/103, titulado «Procedimiento de indemnización», que define las obligaciones de la entidad aseguradora a la que el perjudicado haya presentado una reclamación de indemnización. Este principio también puede deducirse del hecho de que el legislador de la Unión ha fijado importes mínimos de la cobertura de seguro²⁶ que constituyen una garantía esencial para la protección de las víctimas.²⁷

53. En tercer lugar, las empresas de seguros están obligadas a indemnizar al perjudicado a fin de garantizar la efectividad del derecho a obtener la reparación del daño y, de este modo, proteger a este del riesgo de insolvencia del responsable del daño.²⁸

²² Téngase en cuenta que esta obligación produce sus efectos con independencia de la nulidad del contrato de seguro derivada de falsas declaraciones iniciales prestadas por el tomador del seguro. Véase, en este sentido, la sentencia de 20 de julio de 2017, Fidelidade-Companhia de Seguros (C-287/16, EU:C:2017:575), apartado 27.

²³ Véase el artículo 3, último párrafo, de la Directiva 2009/103, tal como ha sido interpretado por el Tribunal de Justicia. Véase la sentencia de 23 de enero de 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26), apartados 33 a 35, y jurisprudencia citada. Por lo que se refiere a la ley polaca, véase la sentencia de 21 de diciembre de 2021, Skarb Państwa (Cobertura del seguro de vehículos automóviles) (C-428/20, EU:C:2021:1043), apartado 16.

²⁴ Véase la sentencia de 21 de enero de 2016, ERGO Insurance y Gjensidige Baltic (C-359/14 y C-475/14, EU:C:2016:40), apartados 54 y 58.

²⁵ Véase el considerando 2 de la Directiva 2009/103.

²⁶ Véase el artículo 9 de la Directiva 2009/103 y la sentencia de 10 de junio de 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475), apartado 41.

²⁷ Véase el considerando 12 de la Directiva 2009/103 y, en particular, la sentencia de 21 de enero de 2016, ERGO Insurance y Gjensidige Baltic (C-359/14 y C-475/14, EU:C:2016:40), apartado 39.

²⁸ Véase también, en el supuesto de que no se haya cumplido la obligación de asegurar el vehículo implicado en el accidente, la sentencia de 29 de abril de 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (C-383/19, EU:C:2021:337), apartado 56, a modo de recordatorio del objetivo de protección de las víctimas de accidentes de tráfico que se impone a la hora de interpretar las disposiciones de la Directiva 2009/103.

54. En cuarto lugar, el análisis de las obligaciones de la empresa de seguros contra la que el perjudicado va a ejercer la acción directa en vía contenciosa debe ser coherente con las disposiciones del Derecho de la Unión relativas a la competencia de los órganos jurisdiccionales²⁹ y a la ley aplicable³⁰ en una situación transfronteriza, así como con el régimen de la acción de repetición que podrá ejercitar el asegurador.³¹

55. Así pues, en este contexto, no me parece concebible interpretar el artículo 18 de la Directiva 2009/103 en el sentido de que pueda exigirse al asegurador la reparación en especie que, en virtud del Derecho nacional, el perjudicado podría obtener de la persona responsable del accidente. Precisamente, se trata de no confundir la relación directa entre la víctima y el asegurador con la que existe entre la víctima y la persona responsable.

56. Por consiguiente, considero que dicho artículo 18 debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional que prevé únicamente el pago de una indemnización económica al perjudicado que ejercita una acción directa contra la empresa de seguros que cubre la responsabilidad civil de la persona responsable de un accidente causado por un vehículo, independientemente de la naturaleza del daño indemnizable.

57. Por otra parte, procede añadir otras consideraciones a fin de responder de forma exhaustiva a las cuestiones planteadas por el órgano jurisdiccional remitente, que pretende delimitar la indemnización del perjudicado que ha ejercitado su derecho de acción directa, de forma que sea lo más próxima posible a los gastos reales soportados.³²

58. Según reiterada jurisprudencia, el alcance de la indemnización de los daños se rige fundamentalmente por el Derecho nacional.³³

59. Por lo tanto, en el Derecho nacional, corresponde a las autoridades competentes garantizar la efectividad del derecho de acción directa del perjudicado.

²⁹ Véanse la sentencia de 13 de diciembre de 2007, FBTO Schadeverzekeringen (C-463/06, EU:C:2007:792), apartado 29 y, por lo que se refiere al Reglamento (UE) n.º 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DO 2012, L 351, p. 1), la sentencia de 30 de junio de 2022, Allianz Elementar Versicherung (C-652/20, EU:C:2022:514), apartados 30, 32, 45, 49, 50, 53 y 54 y jurisprudencia citada.

³⁰ Ni de la redacción ni de los objetivos de la Directiva 2009/103 se desprende que esta pretenda establecer normas de conflicto de leyes, como recordó el Tribunal de Justicia en la sentencia de 21 de enero de 2016, ERGO Insurance y Gjensidige Baltic (C-359/14 y C-475/14, EU:C:2016:40), apartado 40. Véanse, asimismo, los apartados 47 a 54 de dicha sentencia, relativos a los requisitos de aplicación de los Reglamentos (CE) n.º 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I) (DO 2008, L 177, p. 6), y 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, sobre la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales («Roma II») (DO 2007, L 199, p. 40). Véanse también, en relación con la obligación de aplicar el Convenio sobre la Ley aplicable en materia de Accidentes de Circulación por carretera, hecho en La Haya el 4 de mayo de 1971, en particular, la sentencia de 24 de octubre de 2013, Haasová (C-22/12, EU:C:2013:692), apartado 36, y las observaciones del Abogado General Wahl sobre las dificultades a este respecto en sus conclusiones del asunto Lazar (C-350/14, EU:C:2015:586), punto 36.

³¹ Véase, a título ilustrativo, la sentencia de 21 de enero de 2016, ERGO Insurance y Gjensidige Baltic (C-359/14 y C-475/14, EU:C:2016:40), apartado 56.

³² Véanse los puntos 18 y 19, así como los puntos 22 y 23 de las presentes conclusiones.

³³ Véase el punto 25 de las presentes conclusiones. Véase también, a título ilustrativo, la sentencia de 23 de enero de 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26), apartado 43.

60. A este respecto, el sistema detallado en las observaciones escritas de KP y SI, según el cual las empresas de seguros pueden establecer un acuerdo directamente con los talleres de reparación de vehículos a los cuales se paga la indemnización debida al perjudicado,³⁴ cumple, en mi opinión, la exigencia de protección de este que resulta de la Directiva 2009/103, siempre que se aplique de acuerdo con la elección del perjudicado.

61. Por consiguiente, me parece inútil buscar, mediante la interpretación del alcance del artículo 18 de la Directiva 2009/103, una solución cualquiera a los problemas de gestión de los procedimientos judiciales expuestos por el órgano jurisdiccional remitente,³⁵ que se añaden a la injusticia que invoca como consecuencia del enriquecimiento del perjudicado.³⁶

62. No obstante, la normativa nacional no debe privar de efecto útil al derecho de acción directa del perjudicado previsto en el artículo 18 de la Directiva 2009/103.³⁷ Pues bien, así sucedería, en mi opinión, si la indemnización del perjudicado que ejerce su derecho de acción directa se excluyera o se limitara por no haberse reparado el vehículo dañado, por la venta de este o por la obligación de solicitar al asegurado la reparación del vehículo que le impondría la empresa de seguros.

V. Conclusión

63. Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda a las cuestiones prejudiciales planteadas por el Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunal de Distrito de la Ciudad de Varsovia, Polonia) del siguiente modo:

«El artículo 18 de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad,

debe interpretarse en el sentido de que:

- no se opone a una normativa nacional que prevé únicamente el pago de una indemnización económica a los perjudicados en caso de que ejerciten su derecho de acción directa contra la empresa de seguros que cubre la responsabilidad civil del responsable de un accidente causado por un vehículo, independientemente de la naturaleza del daño indemnizable;
- se menoscabaría el efecto útil del derecho de acción directa del perjudicado si este se limitara o excluyera por no haberse reparado efectivamente el vehículo dañado.»

³⁴ Véase, a título ilustrativo, la sentencia de 21 de octubre de 2021, T. B. y D. (Competencia en materia de seguros) (C-393/20, no publicada, EU:C:2021:871), apartados 17 y 18.

³⁵ El órgano jurisdiccional remitente ha alegado que la jurisprudencia polaca, recordada en el punto 14 de estas conclusiones, conduce a las aseguradoras a abstenerse sistemáticamente de pagar de forma voluntaria las indemnizaciones con arreglo a la misma, a fin de persuadir a los órganos jurisdiccionales de cambiar la línea jurisprudencial, pagando efectivamente una «indemnización por costes hipotéticos», pero cuyo cálculo se realiza de forma arbitraria, y asumiendo que en este caso es suficiente utilizar para dicho cálculo los precios de los sustitutos de calidad reducida, o diversas deducciones, reducciones, «depreciaciones», etc., de forma que la mayoría de los asuntos sean llevados a los tribunales, lo que incrementa su carga de trabajo.

³⁶ Véase el punto 15 de las presentes conclusiones.

³⁷ El Tribunal de Justicia también ha declarado que las disposiciones nacionales que regulan la indemnización de los daños resultantes de la circulación de vehículos no pueden conllevar que se excluya de oficio o se limite de manera desproporcionada el derecho del perjudicado a ser indemnizado por el seguro obligatorio de responsabilidad civil de la persona responsable de dichos daños. Véanse, como recordatorio de estos principios, las sentencias de 23 de octubre de 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656), apartados 31 y 32; de 23 de enero de 2014, Petillo (C-371/12, EU:C:2014:26), apartado 41 y, para su aplicación al presente asunto, apartados 44 y 45, y de 10 de junio de 2021, Van Ameyde España (C-923/19, EU:C:2021:475), apartado 44.