



Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. MICHAL BOBEK
presentadas el 26 de abril de 2018¹

Asunto C-80/17

**Fundo de Garantía Automóvil
contra
Alina Antonia Destapado Pão Mole Juliana,
Cristiana Micaela Caetano Juliana**

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Supremo Tribunal de Justiça (Tribunal Supremo, Portugal)]

«Petición de decisión prejudicial — Seguro de responsabilidad civil de vehículos de motor — Obligación de asegurar — Ámbito de aplicación — Concepto de “circulación de vehículos”»

I. Introducción

1. Por motivos de salud, la Sra. Alina Juliana no pudo seguir conduciendo su vehículo y lo dejó aparcado en su finca. No contrató el seguro de responsabilidad civil. Sin su autorización, su hijo cogió las llaves del vehículo y lo sacó de la finca. Mientras circulaba por la vía pública, perdió el control del vehículo. Como resultado del accidente, fallecieron el conductor y dos pasajeros.
2. El fondo de garantía nacional competente, el Fondo de Garantía Automóvil (en lo sucesivo, «Fondo») abonó una indemnización, que después reclamó a la Sra. A. Juliana, propietaria del automóvil. En su defensa, La Sra. A. Juliana alega que no estaba obligada a asegurar el vehículo, ya que, aunque era su propietaria, lo había retirado de la circulación y no tenía intención de conducirlo. El Fondo alega que sí estaba obligada a asegurarlo, dado que el vehículo era apto para circular.
3. En el marco de este litigio, y a la luz de las Directivas 72/166/CEE² y 84/5/CEE³ sobre vehículos de motor (en lo sucesivo, «Primera Directiva» y «Segunda Directiva»), el Supremo Tribunal de Justiça (Tribunal Supremo, Portugal) pregunta, en primer lugar, si en tales circunstancias el propietario de un vehículo está obligado a asegurarlo. En segundo lugar, el órgano jurisdiccional remitente pregunta si el Fondo dispone de un derecho de subrogación contra el propietario, aunque este no sea responsable del accidente.

¹ Lengua original: inglés.

² Directiva 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; EE 13/02, p. 113).

³ Directiva del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, Segunda Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles (DO 1984, L 8, p. 17; EE 13/15, p. 244).

II. Marco jurídico

A. Derecho de la Unión

1. Directiva 72/166

4. Los artículos 1 y 3 de la Primera Directiva disponen lo siguiente:

«Artículo 1

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

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;

[...]

4. territorio en el que se estaciona habitualmente el vehículo:

- territorio del Estado en que está matriculado el vehículo, independientemente de si dicha matrícula es permanente o provisional, o
- en el caso de que no existiera matrícula para un tipo de vehículo, pero éste llevase una placa de seguro u otro signo distintivo análogo a la matrícula, el territorio del Estado donde se ha expedido esta placa o signo, o
- en el caso de que no existiese matrícula, placa de seguro o signo distintivo para ciertos tipos de vehículos, el territorio del Estado del domicilio del usuario, o
- en el caso de vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo, involucrados en un accidente, el territorio del Estado en que haya tenido lugar el accidente, a efectos de la liquidación del siniestro, tal como establece el artículo 2, apartado 2, primer guion, de la [Primera Directiva] o el artículo 1, apartado 4, de la [Segunda Directiva];

[...]

Artículo 3

1. Cada Estado miembro adoptará todas las medidas oportunas, sin perjuicio de la aplicación del artículo 4, para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio, sea cubierta mediante un seguro. Los daños que se cubran, así como las modalidades de dicho seguro, se determinarán en el marco de tales medidas.

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

- los daños causados en el territorio de los otros Estados miembros según las legislaciones en vigor en esos Estados,

- 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 constitutivo de la Comunidad Económica Europea, 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.»

2. Directiva 84/5

5. Los artículos 1 y 2 de la Segunda Directiva disponen lo siguiente:

«Artículo 1

1. El seguro contemplado en el apartado 1 del artículo 3 de la [Primera Directiva] cubrirá obligatoriamente los daños materiales y los daños corporales.

[...]

4. Cada Estado miembro creará o autorizará un organismo que tendrá por misión reparar, al menos hasta los límites de la obligación del aseguramiento, los daños materiales o corporales causados por un vehículo no identificado o por el cual no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento mencionada en el apartado 1.

El párrafo primero se entenderá sin perjuicio del derecho de los Estados miembros de considerar o no la indemnización de dicho organismo subsidiaria, y del derecho de regular la liquidación de siniestros entre dicho organismo y el o los responsables del accidente y otros aseguradores u organismos de seguridad social obligados a indemnizar a la víctima por el mismo accidente. No obstante, los Estados miembros no podrán autorizar al mencionado organismo a condicionar el pago de la indemnización a la demostración por parte de la víctima de que la persona responsable no puede pagar o se niega a hacerlo.

[...]

Artículo 2

1. Cada Estado miembro tomará las medidas apropiadas para que toda disposición legal o cláusula contractual que esté contenida en una póliza de seguros librada de conformidad con el apartado 1 del artículo 3 de la [Primera Directiva], que excluye del seguro la utilización o la conducción de vehículos por:

- personas que no estén ni expresa ni implícitamente autorizadas para ello,
- o
- personas no titulares de un permiso que les permita conducir el vehículo de que se trate,
- o
- personas que no cumplan las obligaciones legales de orden técnico referentes al estado y seguridad del vehículo de que se trate,

sea reputada sin efecto en lo que se refiere al recurso de los terceros, víctimas de un siniestro, para la aplicación del apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 72/166/CEE.

Sin embargo, la disposición o la cláusula mencionada en el primer guion podrá ser opuesta a las personas que ocupen asiento por voluntad propia en el vehículo que haya causado el daño, cuando el asegurador pueda probar que sabían que el vehículo era robado.

Los Estados miembros tendrán la facultad —para los siniestros sobrevenidos en su territorio— de no aplicar la disposición del primer párrafo si, y en la medida en que, la víctima pueda conseguir la indemnización de su perjuicio de un organismo de seguridad social.

2. En el caso de vehículos robados u obtenidos por la fuerza, los Estados miembros podrán prever que el organismo contemplado en el apartado 4 del artículo 1 intervenga en lugar del asegurador en las condiciones previstas en el apartado 1 del presente artículo; cuando el vehículo tenga su estacionamiento habitual en otro Estado miembro, dicho organismo no tendrá posibilidad de recurrir contra ningún organismo dentro de dicho Estado miembro.

Los Estados miembros que, para el caso de vehículos robados u obtenidos por la fuerza, prevean la intervención del organismo mencionado en el apartado 4 del artículo 1, podrán fijar para los daños materiales una franquicia, oponible a la víctima, que no exceda de los 250 ECUS.»

B. Derecho nacional

1. Decreto Ley n.º 522

6. Según la petición de decisión prejudicial, en la fecha del accidente en Portugal estaba vigente el Decreto-Lei No 522/85 — Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel (Decreto-ley n.º 522/85, relativo al seguro obligatorio de la responsabilidad civil automóvil), de 31 de diciembre de 1985 (en lo sucesivo, «Decreto-ley n.º 522/85»), que presenta el siguiente tenor:

Artículo 1, apartado 1: «Toda persona que pudiera resultar civilmente responsable de la reparación de los daños patrimoniales y no patrimoniales derivados de daños corporales o materiales causados a terceros por un vehículo terrestre de motor [...], deberá estar cubierta, para que tales vehículos puedan circular, [...] por un seguro que garantice esa misma responsabilidad.»

Artículo 2: «La obligación de asegurarse incumbirá al propietario del vehículo, excepto en los siguientes supuestos [...].»

7. El artículo 8, apartados 1 y 2, del Decreto-ley n.º 522/85 dispone que «el contrato garantizará la responsabilidad civil del tomador del seguro, la de las personas que tienen obligación de asegurarse contempladas en el artículo 2 y la de los legítimos poseedores y conductores del vehículo» y garantizará asimismo «la satisfacción de las indemnizaciones que deban abonar los autores de hurto, robo o hurto de uso del vehículo o los causantes de accidentes de tráfico provocados dolosamente [...]».

8. Con arreglo al artículo 21, incumbe al Fondo: «satisfacer, en los términos del presente capítulo, las indemnizaciones derivadas de accidentes ocasionados por vehículos sujetos al seguro obligatorio y que estén matriculados en Portugal [...]».

9. Por último, a tenor del artículo 25, apartados 1 y 3, «una vez satisfecha la correspondiente indemnización, el [Fondo] quedará subrogado en los derechos del perjudicado, teniendo asimismo derecho a los intereses legales de demora y al reembolso de los gastos que hubiera realizado a efectos de liquidación y cobro» y «aquellas personas que, estando sujetas a la obligación de asegurar, no hayan contratado ningún seguro podrán ser demandadas, en los términos del apartado 1, por el [Fondo], el cual disfrutará del derecho de repetición, en relación con las cantidades que hubiera desembolsado, contra otros responsables del accidente, si los hubiere».

2. Código Civil

10. A tenor del artículo 503, apartado 1, del Código Civil portugués:

«Todo aquel que tenga la dirección efectiva de cualquier vehículo de circulación terrestre y lo utilice en su propio interés, aun cuando sea por medio de comisionista, responderá por los daños resultantes de los riesgos atribuibles al vehículo, incluso si éste no se encuentra en circulación.»

III. Hechos, procedimiento y cuestiones prejudiciales planteadas

11. Por motivos de salud, la Sra. A. Juliana no pudo seguir conduciendo su vehículo y lo dejó aparcado en su finca. No contrató el seguro de responsabilidad civil.

12. El 18 o el 19 de noviembre de 2006, su hijo cogió las llaves del coche de un cajón del dormitorio de aquella sin su permiso ni su conocimiento y sacó el vehículo de la finca.

13. El 19 de noviembre de 2006, su hijo perdió el control del vehículo durante la conducción por una vía pública. El accidente tuvo como resultado su muerte y la de dos pasajeros.

14. A causa del accidente, el Fondo indemnizó a los familiares de los pasajeros fallecidos. En su condición de acreedor con derecho de subrogación, el Fondo presentó una demanda contra la Sra. A. Juliana, como propietaria del vehículo (en lo sucesivo, «primera demandada»), y a la Sra. Cristiana Juliana, hija y sucesora del conductor fallecido (en lo sucesivo, «segunda demandada») para reclamarles el pago de las cantidades que había abonado en concepto de indemnización, más los intereses.

15. El órgano jurisdiccional de primera instancia estimó parcialmente las pretensiones del Fondo, declarando que el hecho de que la propietaria del vehículo no tuviera la intención de circular con él y que el accidente no fuera su responsabilidad no excluía la obligación de celebrar un contrato de seguro. Consideró que el objeto de un contrato de seguro es garantizar el pago de indemnizaciones a los perjudicados incluso en el supuesto de hurto del vehículo.

16. La primera demandada, la Sra. A. Juliana, interpuso un recurso de apelación ante el Tribunal da Relação (Tribunal de Apelación, Portugal), el cual consideró que esta no tenía obligación de asegurar el vehículo y no era responsable del accidente, por lo que anuló la sentencia dictada en primera instancia y desestimó las pretensiones formuladas contra ella.

17. El Fondo interpuso recurso de casación ante el Supremo Tribunal de Justicia (Tribunal Supremo), que suspendió el procedimiento y planteó al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 3 de la [Primera Directiva] (vigente en la fecha del accidente) en el sentido de que la obligatoriedad de contratar un seguro de responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos automóviles abarca incluso aquellas situaciones en las que, por decidirlo así su propietario, el vehículo se encuentra inmovilizado en una finca particular, fuera de la vía pública?

O bien,

¿debe interpretarse en el sentido de que, en tales circunstancias, no recae sobre el propietario del vehículo la obligación de asegurarlo, sin perjuicio de la responsabilidad que el Fondo de Garantía Automóvil asuma frente a los terceros perjudicados, especialmente en el supuesto de hurto de uso del vehículo?

2) ¿Debe interpretarse el artículo 1, apartado 4, de la [Segunda Directiva] (vigente en la fecha del accidente) en el sentido de que el Fondo de Garantía Automóvil —que al no existir contrato de seguro de responsabilidad civil procedió a abonar la correspondiente indemnización a los terceros perjudicados por un accidente de tráfico ocasionado por un vehículo automóvil que, sin autorización del propietario y sin su conocimiento, había sido retirado del terreno particular en donde se encontraba inmovilizado— tiene derecho de subrogación frente al propietario del vehículo, con independencia de la responsabilidad de este último por el accidente?

O bien,

¿debe interpretarse en el sentido de que la subrogación del Fondo de Garantía Automóvil frente al propietario depende de que concurran los presupuestos de la responsabilidad civil, especialmente del hecho de que, en el momento de producirse el accidente, el propietario tuviera la dirección efectiva del vehículo?»

18. Han presentado observaciones escritas los Gobiernos de Alemania, España, Irlanda, Italia, Letonia, Portugal y el Reino Unido, así como la Comisión Europea. En la vista de 30 de enero de 2018 se oyeron los informes orales de todos los interesados citados, con la excepción del Gobierno italiano.

IV. Apreciación

A. Observaciones preliminares

1. Responsabilidad por el accidente y obligación de asegurar

19. Al abordar las cuestiones prejudiciales del órgano jurisdiccional remitente es importante tener en cuenta la diferencia entre: i) la responsabilidad por el accidente y ii) la obligación de asegurar.

20. En la vista oral, el Gobierno portugués confirmó que la Sra. C. Juliana, la segunda demandada, había sido demandada en su condición de causahabiente del conductor fallecido, que estuvo directamente implicado en el accidente. Así pues, la responsabilidad de la segunda demandada depende de la responsabilidad de su padre por el accidente [opción i)].

21. Por el contrario, la Sra. A. Juliana, la primera demandada, había sido demandada por su condición de propietaria del vehículo, en virtud de un supuesto incumplimiento de su obligación de asegurarlo [opción ii)]. Así pues, considero que, si la Sra. A. Juliana no estaba obligada a asegurar el vehículo, no puede ser considerada responsable y procede desestimar la demanda dirigida contra ella.

22. Por este motivo es necesario tratar en profundidad la primera cuestión prejudicial del órgano jurisdiccional remitente sobre el alcance de la obligación de asegurar, en concreto en relación con la Sra. A. Juliana. Ello, a su vez, requiere examinar el alcance del concepto de «circulación de vehículos» que figura en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, así como los momentos inicial y final de la obligación de asegurar (B).

23. Si la Sra. A. Juliana estaba obligada a asegurar el vehículo, se plantea la segunda cuestión de si, con arreglo al Derecho de la Unión, *podía* ser considerada responsable aun no habiendo estado efectivamente implicada en el accidente. Este aspecto se abordará al tratar la segunda cuestión prejudicial del órgano jurisdiccional remitente (C).

2. ¿A quién incumbe la obligación de asegurar?

24. En aras de la claridad, las presentes conclusiones solo van a analizar la cuestión de la *existencia* de una obligación de asegurar el vehículo cuando estaba estacionado en la finca, pero no *a quién* se impone tal obligación. Cuando me refiero, como por ejemplo en los puntos anteriores, a la eventual obligación de la Sra. A. Juliana de asegurar su vehículo es porque el órgano jurisdiccional remitente expone en la petición de decisión prejudicial que, *si* existiera una obligación de asegurar el vehículo estacionado, con arreglo al Derecho nacional, recaería sobre ella como propietaria, lo que fundamentaría su responsabilidad extracontractual.

25. En efecto, la Primera Directiva no especifica a quién deben imponer los Estados miembros la obligación de asegurar. Esta es una cuestión de Derecho nacional, y ninguna de las partes del presente asunto ha formulado objeciones contra esta interpretación.

26. Es cierto que el Tribunal de Justicia, en su sentencia Csonka y otros,⁴ hizo alusión a la obligación de asegurar de «todo propietario o usuario de un vehículo». Sin embargo, no creo que, al utilizar unos términos tan amplios, el Tribunal de Justicia pretendiese confirmar que la Primera Directiva imponía la obligación a ninguna persona concreta. En mi opinión, esto se aprecia con claridad en el contexto de la petición de decisión prejudicial presentada en dicho asunto, que no se centraba en absoluto en la identidad de la persona a la que se impone esta obligación.

27. En lugar de intentar atribuir la responsabilidad a una *persona concreta*, el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva pretende garantizar que todos los vehículos que circulen estén asegurados, de forma que, en caso de accidente, la víctima pueda actuar sin dificultad contra una entidad (solvente)⁵ para reclamarle daños y perjuicios.⁶

4 Sentencia de 11 de julio de 2013 (C-409/11, EU:C:2013:512), apartados 28 y 31.

5 Especialmente en casos de lesiones graves o muerte, son muy reducidas las probabilidades de que el responsable de un accidente pueda resarcir plenamente a la víctima. Aunque puede haber casos de insolvencia de la compañía de seguros, como ocurrió en la sentencia de 11 de julio de 2013, Csonka y otros (C-409/11, EU:C:2013:512), en principio se trata de excepciones.

6 La misma lógica subyace en el artículo 4 de la Primera Directiva y en el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva. Esta última prevé la creación de un organismo de indemnización en el caso de que el vehículo causante del siniestro no estuviera asegurado. La primera permite a los Estados miembros establecer excepciones a la obligación de asegurar, pero al hacerlo les obliga a designar a la autoridad u organismo que deberá indemnizar a las víctimas de accidentes causados por vehículos que se benefician de tales excepciones.

B. Primera cuestión prejudicial

28. Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente desea saber, en esencia, si en virtud del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva existe la obligación de contratar un seguro de vehículos automóviles aunque el propietario haya retirado el vehículo de la circulación y no tenga intención de conducirlo. El órgano jurisdiccional remitente también desea aclarar si el hecho de que el Fondo esté obligado a indemnizar a las víctimas afecta a la obligación del propietario en ese sentido.

29. En mi opinión, en asuntos como el presente, existe una obligación de asegurar el vehículo.

30. Al analizar la primera cuestión prejudicial del órgano jurisdiccional remitente, comenzaré formulando algunas observaciones sobre la relación entre la obligación de asegurar con arreglo al artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva y la intervención del organismo de indemnización conforme al artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva (1). Continuaré recordando la jurisprudencia en relación con el concepto de «utilización de vehículos» (2) y posteriormente examinaré la cuestión de si la «circulación de vehículos» y la obligación de asegurar deben definirse *ex ante* o *ex post* (3), profundizaré en el concepto de «circulación de vehículos» (4) y examinaré los momentos inicial y final de la obligación de asegurar (5). Por último, estudiaré la aplicación de estas consideraciones al caso de autos (6).

1. Relación entre la obligación de asegurar y el organismo de indemnización

31. El artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva establece la obligación general de los Estados miembros de garantizar que los vehículos estén asegurados. El artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva exige que el organismo de indemnización intervenga cuando no se haya cumplido la obligación de asegurar.

32. A este respecto, deseo formular las siguientes observaciones.

33. En primer lugar, con arreglo a la Segunda Directiva, el organismo de indemnización no es una suerte de «sistema de garantía del seguro de responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos, sino que está destinada a producir efectos sólo en circunstancias específicas claramente identificadas». Constituye una «medida de último recurso» para situaciones en que los daños han sido causados por un vehículo sin asegurar debido a una «deficiencia del sistema [de seguros] que el Estado miembro estaba obligado a instaurar».⁷

34. En segundo lugar, si una situación no está comprendida en el ámbito de aplicación de la obligación de asegurar conforme al artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, el organismo de indemnización no está obligado a proporcionar una red de seguridad con arreglo al artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva. En otras palabras, el ámbito potencial de intervención del organismo de indemnización coincide con el de la obligación de asegurar.⁸ En principio, los Estados miembros pueden sobrerregular en su transposición de la Segunda Directiva y disponer que el organismo de indemnización intervenga también en otras situaciones, pero evidentemente no están obligados a hacerlo con arreglo al Derecho de la Unión.

⁷ Sentencia de 11 de julio de 2013, Csonka y otros (C-409/11, EU:C:2013:512), apartados 30 a 32. Es evidente que el organismo de indemnización, en cierto sentido, garantiza la indemnización en algunos casos concretos claramente definidos. A escala nacional, los organismos de indemnización ciertamente se pueden denominar «fondos de garantía», como sucede, por ejemplo, en el caso de Portugal («Fundo de Garantia Automóvel»). Cuando el Tribunal de Justicia señala que el organismo de indemnización no es un «sistema de garantía», entiendo que esto significa esencialmente que su finalidad no consiste normalmente en intervenir y de este modo *sustituir* de manera efectiva la obligación de contratar.

⁸ Además, el organismo de indemnización está obligado a intervenir en otras situaciones específicamente definidas. Por ejemplo, el artículo 1, apartado 4, establece que debe intervenir también cuando no haya sido identificado el vehículo.

35. De lo anterior se desprende que las Directivas Primera y Segunda distinguen entre la gran mayoría de las situaciones en las que un «particular», mediante la contratación de un seguro, debe asumir el coste del riesgo asociado a la «circulación de vehículos», por una parte, y, por otra, las situaciones marginales o residuales en que el coste del riesgo corre a cargo del conjunto de la sociedad en general⁹ por medio del organismo de indemnización. No obstante, en la medida en que *no exista obligación alguna de asegurar*, la consecuencia será que el riesgo puede acabar asumiéndolo la víctima del accidente, en particular en situaciones en las que, debido a la gravedad de sus consecuencias, el importe de la compensación sea muy elevado, o cuando la víctima no pueda obtener una indemnización adecuada por insolvencia de la persona responsable del accidente.

36. En la práctica, la consecuencia de todo esto es que las dos disposiciones están indisolublemente vinculadas y deben ser leídas conjuntamente: cuanto más restrictivamente se interprete el ámbito de aplicación de la obligación de asegurar con arreglo al artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, menor será la red de seguridad proporcionada a la víctima por el organismo de indemnización con arreglo al artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva.¹⁰

37. En las siguientes secciones voy a profundizar en el análisis del ámbito de aplicación de la obligación de asegurar, empezando con un repaso de la jurisprudencia existente sobre el concepto de «circulación de vehículos».

2. «Circulación de vehículos»: sentencias Vnuk, Andrade y Torreiro

38. Los asuntos Vnuk,¹¹ Rodrigues de Andrade¹² y Núñez Torreiro¹³ son los principales casos con relevancia para el concepto de «circulación de vehículos». A continuación los analizaré uno a uno y sintetizaré el concepto que se desprende de dichas sentencias.

a) Vnuk

39. En la sentencia Vnuk,¹⁴ el Tribunal de Justicia examinó si la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que estaba dotado ese tractor estaba comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» a efectos del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva.

40. Habida cuenta de las grandes diferencias existentes entre las versiones lingüísticas en cuanto al concepto de «circulación de vehículos», el Tribunal de Justicia analizó la estructura general y la finalidad de la legislación de la Unión sobre el seguro obligatorio. Se refirió al «doble objetivo» de protección de las víctimas de accidentes y de la libre circulación de personas.¹⁵ Además, el Tribunal de Justicia hizo hincapié en la protección de las víctimas, un objetivo que había sido «constantemente

9 Dependiendo del sistema concreto de financiación del organismo de indemnización, se puede tratar de un grupo más amplio o más reducido (por ejemplo, si el organismo se financia con los impuestos generales y no con las primas de seguro de los particulares).

10 Véase, en este sentido, la sentencia de 11 de julio de 2013, Csonka y otros (C-409/11, EU:C:2013:512). En ese asunto, la aseguradora era insolvente. Sin embargo, el organismo nacional de garantía no estaba obligado a intervenir porque sí se había cumplido la obligación de asegurar.

11 Sentencia de 4 de septiembre de 2014 (C-162/13, EU:C:2014:2146).

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

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

14 Sentencia de 4 de septiembre de 2014 (C-162/13, EU:C:2014:2146).

15 Sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), apartado 49.

perseguido y reforzado». ¹⁶ En particular, a la luz de dicho objetivo, recalcó que «no puede considerarse que el legislador de la Unión haya deseado excluir de la protección conferida por esas Directivas a los perjudicados por un accidente causado por un vehículo con ocasión de su utilización, si esta es *conforme con la función habitual* de dicho vehículo». ¹⁷

41. El Tribunal de Justicia estimó así que la maniobra en cuestión estaba comprendida en el concepto de «circulación de vehículos».

b) Rodrigues de Andrade

42. En el asunto Rodrigues de Andrade, ¹⁸ un tractor agrícola inmovilizado pero con el motor en marcha para accionar una bomba de pulverización de herbicida sobre las cepas de un viñedo volcó a causa de un corrimiento de tierras, se deslizó por los bancales y mató a una trabajadora agrícola. El órgano jurisdiccional remitente preguntó si tal situación estaba comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» a los efectos del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva.

43. El Tribunal de Justicia comenzó remitiéndose a sus conclusiones en el asunto Vnuk. ¹⁹ Prosiguió observando que el tractor cumplía una doble función: un «uso habitual como medio de transporte» y «en determinadas circunstancias como maquinaria de trabajo». En un caso así, el Tribunal de Justicia declaró que «debe determinarse si, *cuando interviene en la producción de un accidente*, el vehículo se utiliza principalmente como medio de transporte, en cuyo caso este uso puede quedar comprendido en el concepto de “circulación de vehículos” [...] o como maquinaria de trabajo, en cuyo caso el uso no se incluye en este mismo concepto». ²⁰

44. Dado que en ese caso concreto en el momento de producirse el accidente el tractor se estaba empleando principalmente como maquinaria de trabajo, el asunto quedaba excluido del concepto de «circulación de vehículos».

c) Núñez Torreiro

45. El Sr. Núñez Torreiro participaba en unos ejercicios militares nocturnos cuando volcó el vehículo de ruedas militar todoterreno de tipo «Aníbal» en el que viajaba como pasajero. El vehículo circulaba *fuera de la vía pública* y de cualquier zona destinada a vehículos de ruedas: circulaba por un área restringida para ejercicios militares con vehículos de cadena. ²¹

46. El Tribunal de Justicia consideró que esa situación estaba comprendida en el concepto de «circulación de vehículos». En esencia, reiteró las conclusiones formuladas en las sentencias Vnuk ²² y Rodrigues de Andrade, ²³ antes de declarar que el hecho de que el vehículo se estuviera utilizando en un ejercicio militar en un terreno que no era apto para la circulación de vehículos de ruedas no podía afectar en modo alguno a esta conclusión.

¹⁶ Sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), apartado 52; véanse también los apartados 50 y 53 a 55.

¹⁷ Sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), apartado 56. La cursiva es mía.

¹⁸ Sentencia de 28 de noviembre de 2017 (C-514/16, EU:C:2017:908).

¹⁹ Sentencia de 4 de septiembre de 2014 (C-162/13, EU:C:2014:2146).

²⁰ Sentencia de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), apartado 40. La cursiva es mía.

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

²² Sentencia de 4 de septiembre de 2014 (C-162/13, EU:C:2014:2146).

²³ Sentencia de 28 de noviembre de 2017 (C-514/16, EU:C:2017:908).

d) Resumen provisional

47. Partiendo de los citados asuntos, la definición básica vigente de «circulación de vehículos» presenta a primera vista un carácter ciertamente amplio y comprende los usos habituales (como medio de transporte) (sentencia Vnuk), independientemente del lugar de utilización (sentencia Núñez Torreiro), pero con exclusión de los casos en los que el uso principal en el momento del accidente sea distinto del de medio de transporte (sentencia Rodrigues de Andrade).

48. En la siguiente sección examinaré la relación entre la «circulación de vehículos» y la obligación de asegurar y el momento en que una y otra pueden y deben ser identificables.

3. «Circulación de vehículos» y obligación de asegurar: ¿ex ante o ex post?

49. Con arreglo al artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, la obligación de asegurar se extiende a la «responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos».

50. La definición de «circulación de vehículos» en las sentencias Vnuk, Rodrigues de Andrade y Núñez Torreiro se articuló en torno a la actividad en que participaba el vehículo o el modo en que se utilizaba «*en el momento del accidente*»: dando marcha atrás con un remolque, como maquinaria de trabajo o en un terreno (no) apto.²⁴

51. De ello se podría deducir que, cuando ya se ha producido un accidente, la existencia de la obligación de asegurar debe valorarse a la luz de las circunstancias específicas del accidente. En otras palabras, la existencia de la obligación de asegurar se examinaría después del siniestro (*ex post*).

52. Por lo tanto, aplicado al presente caso, ello significaría que, al haberse producido el accidente mientras el vehículo se conducía por una vía pública (lo que sería el uso normal del vehículo), efectivamente existiría la obligación de tener el vehículo asegurado *en ese momento*. Sin embargo, esto no resuelve la cuestión de si era obligatorio tener asegurado el vehículo cuando estaba estacionado en la finca de la Sra. A. Juliana. Este es el núcleo de la primera cuestión del órgano jurisdiccional remitente y, a mi parecer, es esencial para apreciar la responsabilidad de la Sra. A. Juliana.

53. Por otra parte, aunque estoy de acuerdo en que es innegable que existía la obligación de asegurar en el momento del accidente, no considero que la terna de sentencias Vnuk, Núñez Torreiro y Rodrigues de Andrade deba interpretarse en el sentido de que, en general, la obligación de asegurar deba apreciarse *ex post*.

54. El concepto de «circulación de vehículos» y el ámbito de aplicación de la obligación de asegurar deben admitir una definición *ex ante*, lo que es obvio especialmente por razones de seguridad jurídica. Los vehículos no pueden estar sujetos o no a la obligación general de asegurar en función de la actividad que realicen o del modo en que se utilicen en un momento determinado. La existencia de la obligación no puede depender simplemente de un razonamiento retrospectivo según las circunstancias del accidente.

55. En las sentencias Vnuk, Rodrigues de Andrade y Núñez Torreiro, el Tribunal de Justicia tuvo en cuenta la actividad de los vehículos en un momento determinado porque era necesario para que el órgano jurisdiccional nacional pudiese determinar la *responsabilidad*. Es preciso señalar que en todos esos casos los vehículos implicados en los accidentes estaban asegurados.²⁵ Entiendo que no se debatía

²⁴ Sentencia de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), apartado 40. Véanse también las sentencias de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), apartado 59, y de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), apartado 32.

²⁵ Sentencias de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), apartado 19; de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), apartado 12, y de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), apartado 11.

que existiese una obligación general en ese sentido. La cuestión pertinente que los órganos jurisdiccionales nacionales debían resolver en esos asuntos era si los accidentes estaban comprendidos *en el ámbito del* contrato de *seguro*, pues, si era así, las compañías aseguradoras tendrían que pagar, dado que todas las partes negaban su responsabilidad alegando que los propios accidentes no implicaban la «utilización de vehículos» en las circunstancias concretas en que se produjeron.

56. En cambio, en el presente asunto, la cuestión que se plantea es muy diferente, habida cuenta de su mayor grado de abstracción y generalidad: ¿se deriva del tipo de utilización del vehículo, *con carácter general*, una obligación de asegurar en el presente caso?

57. A modo de ejemplo, la conducción de un vehículo hasta y desde el lugar de trabajo cada día está claramente comprendida en el concepto de «circulación de vehículos», de modo que existe la obligación de asegurar la responsabilidad civil. ¿Se extingue técnicamente dicha obligación cuando el vehículo está aparcado en un garaje (privado) durante la noche y su motor está apagado, para renacer a la mañana siguiente cuando se gira la llave de contacto y el vehículo se conduce de nuevo por una vía pública?

58. Considero que claramente no es así. La actividad para la que se usa un vehículo o el modo en que se está utilizando varía en cada momento concreto, y no puede suceder lo mismo con la obligación general de asegurar, que *requiere unos claros momentos de inicio y fin* y un cierto grado lógico de continuidad y previsibilidad.

59. No puede descartarse que, entre esos dos momentos, un vehículo pueda utilizarse de un modo que no constituya «circulación» en el sentido del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva. Esto es precisamente lo que ocurrió en el asunto Rodrigues de Andrade. De manera *general*, es probable que el tractor en dicho asunto estuviese siendo utilizado de un modo conforme al concepto de «circulación de vehículos» y estuviera asegurado. En el momento *exacto* del accidente, sin embargo, si se estaba utilizando como maquinaria, no constituía «circulación de vehículos». Sin embargo, la obligación de asegurar no estaba teóricamente suspendida durante los minutos u horas en que el tractor se utilizaba como maquinaria.

60. De ello se desprende que, aunque el concepto de *circulación de vehículos* es esencial para definir el ámbito de aplicación de la *obligación de asegurar*, no son conceptos idénticos. Teniendo en cuenta estas diferencias, en las secciones siguientes trataré con más detalle el concepto de «circulación de vehículos» y los momentos inicial y final de la obligación de asegurar.

4. Concepto de «circulación de vehículos»

61. Dado que el concepto de «circulación de vehículos» incluye el concepto de «vehículo», que dispone de una definición específica en la Primera Directiva, comenzaré analizando esta definición (a), para seguir con el concepto de «circulación» (de vehículos) en sus distintos contextos (b).

a) Vehículo

62. La definición de «vehículo» que figura en el artículo 1, punto 1, de la Primera Directiva se limita a los vehículos de motor «destinado[s] a circular».

63. En mi opinión, está claro que «destinado» en este contexto no puede referirse a la intención subjetiva del propietario o de cualquier otra persona que tenga el control del vehículo. Tampoco se refiere a lo que se esté haciendo con el vehículo en un momento concreto.

64. Por el contrario, la expresión «destinado a circular» que incluye la definición de «vehículo» lógicamente debe referirse a la *finalidad objetiva* del vehículo. Así lo corroboran otras versiones lingüísticas de la Directiva, que utilizan una terminología más bien neutral.²⁶ Por otra parte, coincido con la Comisión en que supeditar la definición de vehículo a la intención subjetiva de su titular en cada momento concreto daría lugar a una inseguridad jurídica intolerable. Por último, esta interpretación se ve confirmada también por la sentencia del Tribunal de Justicia en el asunto Vnuk, donde consideró que la definición de «vehículo» es independiente del uso que se hace o «pueda hacerse» de él.²⁷

65. Por consiguiente, y en contra de las opiniones presentadas en particular por Irlanda en sus observaciones escritas, el hecho de que el propietario no esté utilizando el vehículo para circular en un momento determinado (y no tenga la intención de hacerlo) no obsta para que se trate de un «vehículo» en el sentido de la Primera Directiva, en relación con el cual puede existir una obligación de asegurar. Por el contrario, el concepto de «vehículo» debe ser objetivo y «estable» (en el sentido de que continúa durante un período de tiempo razonable).

b) Circulación

66. El concepto de «circulación de vehículos», en virtud del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, constituye un concepto autónomo del Derecho de la Unión, que debe interpretarse a la luz del contexto de dicha disposición y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte.²⁸

67. Como ya ha señalado el Tribunal de Justicia,²⁹ «circulación de vehículos» se traduce de formas muy diversas en las diferentes lenguas oficiales, lo cual hace aún más necesario interpretar el concepto a la luz del «doble objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por un vehículo automóvil y de la liberalización de la [libre] circulación de las personas y de [las mercancías]». ³⁰ A este respecto, el Tribunal de Justicia ha puesto de relieve también la protección cada vez mayor de las víctimas de accidentes causados por vehículos a lo largo de los años desde la adopción de la Primera Directiva.³¹

68. Estas consideraciones han llevado al Tribunal de Justicia, en su jurisprudencia, a adoptar una interpretación amplia del concepto de «circulación de vehículos», que «incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo». ³²

69. Quisiera añadir las siguientes observaciones a este respecto, en relación con el ámbito de aplicación material y territorial de dicha definición.

26 Por ejemplo, en checo, «určený k»; en neerlandés, «bestemt»; en francés, «destiné à»; en alemán, «bestimmt»; en italiano, «destinato a»; en español, «destinado a», y en portugués, «destinado a».

27 Sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), apartado 38.

28 Sentencias de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), apartados 41 y 42; de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), apartado 31, y de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), apartado 24.

29 Sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), apartados 43 a 45.

30 Sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), apartado 49.

31 Sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), apartado 52.

32 Sentencias de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), apartado 59; de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), apartado 34, y de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), apartado 28.

i) *Ámbito de aplicación territorial de «circulación de vehículos»*

70. El concepto de «circulación de vehículos» no se limita a la utilización en un lugar concreto o en un terreno o un territorio determinado. «No se limita a las situaciones de circulación vial, es decir, de circulación por la vía pública».³³ En sus observaciones escritas, Irlanda y el Gobierno del Reino Unido se manifestaron a favor de una interpretación del concepto de «circulación de vehículos» y de la obligación de asegurar que distinga entre utilización en vías públicas y en otros lugares.

71. Aunque se ha querido respaldar esta distinción mediante la exposición del contexto normativo, en mi opinión esto es insuficiente.³⁴ Por el contrario, existen amplios fundamentos textuales para una interpretación amplia del alcance territorial del concepto de «circulación de vehículos» y de la obligación de asegurar. A este respecto, el artículo 1 de la Primera Directiva proporciona una definición básica de «territorio en el que se estaciona habitualmente el vehículo» como «territorio del Estado en que está matriculado el vehículo». La Primera Directiva se refiere en repetidas ocasiones y con carácter general al «territorio de [otro] Estado miembro» y a «vehículos automóviles que circulan por el territorio de la Comunidad». No hay ninguna distinción explícita entre i) terrenos públicos o privados o ii) entre las zonas destinadas a la circulación de vehículos de motor y las que no lo están, a pesar de que la Directiva o las Directivas se ocupan extensamente de sus ámbitos de aplicación territorial.

72. Por otra parte, tal distinción podría excluir de la obligación de asegurar con arreglo al artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, muchas situaciones con vehículos automóviles implicados y claramente susceptibles de causar accidentes. De este modo se podría ver gravemente comprometido el cumplimiento de uno de los principales objetivos de la Primera Directiva antes mencionados, a saber, proteger a las víctimas de accidentes causados por vehículos automóviles.³⁵ A este respecto, puede darse el caso de que, en función de la estructura de la propiedad de la tierra y de los derechos reales en determinados Estados miembros, los particulares hagan un uso intenso de los vehículos en terrenos privados. Sin embargo, la posibilidad de que dichos vehículos *nunca* circulen fuera de terrenos privados y de que *jamás* entren terceros en dichos terrenos, de manera que simplemente no exista riesgo de accidentes, parece un escenario ciertamente improbable y poco realista. A mi parecer, nada justifica la interpretación de limitaciones al concepto de «circulación de vehículos» sin que exista una base textual sólida para ello y va en contra de la lógica y la finalidad del acto legislativo en cuestión.

73. Por las razones expuestas, en particular, no veo ningún motivo para reconsiderar las claras conclusiones formuladas por el Tribunal de Justicia en la jurisprudencia citada y limitar el concepto de «circulación de vehículos» a su uso en lugares concretos.

33 Sentencia de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), apartado 28.

34 A este respecto, Irlanda cita los artículos 12, apartado 3, y 23, apartado 5, de la Directiva que codificó las directivas de seguros de vehículos de motor, la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO 2009, L 263, p. 11), que menciona los riesgos para los «usuarios de las vías públicas no motorizados» y los «accidentes [de tráfico]». En relación con el artículo 12, apartado 3, cabe señalar que el artículo 12 lleva por título «Categorías especiales de víctimas». El artículo 12, apartado 1, se refiere a los seguros en relación con los daños a los ocupantes, sin ninguna referencia a las «vías públicas». Si el artículo 12, apartado 3, quisiera hacer tan importante limitación, lo lógico sería que apareciese también en el artículo 12, apartado 1. El artículo 23, apartado 5, se refiere a la logística de recuperación (organismos de información), por lo que no debe servir para deducir limitaciones significativas en el ámbito de aplicación de la obligación de seguro propiamente dicha. Además, las Directivas Primera y Segunda tampoco contienen disposiciones equivalentes a las de los artículos 12, apartado 3, y 23, apartado 5.

35 Véase el punto 67. Cuando Irlanda y el Gobierno del Reino Unido invocan los fines de la libre circulación de las Directivas Primera y Segunda, cabe señalar que el Tribunal de Justicia, por ejemplo en la sentencia Vnuk, se refiere claramente a la «doble finalidad» de las Directivas y, de hecho, pone mayor énfasis en el objetivo de incrementar la protección de las víctimas (sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, apartados 49 y siguientes).

ii) *Ámbito de aplicación material de «circulación de vehículos»*

74. Como ya he mencionado, la circulación de vehículos «incluye la utilización de un vehículo que es conforme con su función habitual». ³⁶ En mi opinión, la «función habitual» de un vehículo consiste en ser usado para «circular», es decir, en trasladarse de un punto A a un punto B ³⁷ con cualquier propósito. Ello ya se desprende con bastante claridad de la definición de «vehículo» que figura en el artículo 1, punto 1, de la Primera Directiva.

75. A este respecto, es cierto que el Tribunal de Justicia ha declarado, concretamente en la sentencia Rodrigues de Andrade, que la función habitual de un vehículo es ser usado como «medio de transporte». Sin embargo, yo no creo que con el uso de ese término el Tribunal de Justicia pretendiera hacer referencia a una función específica de «transporte» distinta de «circular» y, lógicamente, más restrictiva que esta. ³⁸ Antes bien, entiendo que el Tribunal de Justicia quería distinguir entre el uso como maquinaria y la función habitual de un vehículo. En mi opinión, y a la luz del artículo 1, punto 1, de la Primera Directiva, la «función habitual» de un vehículo se define más precisamente como «circular».

76. Dicho esto, si un vehículo no está circulando eso *no* significa que cualquier cosa que haga, por lo general, esté *excluida* del concepto de «circulación de vehículos». La jurisprudencia del Tribunal de Justicia indica, por el contrario, que cualquier utilización de un vehículo que sea «conforme» con su función habitual está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos». Esto, en principio, incluiría las situaciones en las que el vehículo está estacionado durante algún tiempo, independientemente de si el propietario tiene o no intención de circular con él más adelante.

77. Partiendo del ejemplo antes expuesto (en el punto 57), cuando un vehículo está aparcado durante la noche sin que la propietaria tenga intención de utilizarlo hasta la mañana siguiente, el estacionamiento es totalmente conforme con el uso habitual. Podría suceder que, a la mañana siguiente, la propietaria decidiese impulsivamente tomar un taxi hasta el aeropuerto en lugar de conducir su vehículo y pasar una semana esquiando. Supongamos que durante sus vacaciones, lamentablemente, se fractura una pierna y permanece un mes escayolada. Durante su período de baja decide vender el vehículo y, de hecho, nunca lo vuelve a utilizar.

78. Así pues, tras haber conducido hasta su casa desde el trabajo la noche anterior a su salida de vacaciones, la propietaria nunca llega a conducir su coche de nuevo. ¿Cesaron la «circulación del vehículo» o la *obligación de asegurarlo* en algún momento durante estos hechos? Si es así, ¿cuándo? ¿Al apagar el motor por última vez? ¿Al salir de vacaciones? ¿Al romperse la pierna y quedar finalmente incapacitada para conducir? ¿Al decidir vender el vehículo? ¿En algún otro momento?

³⁶ Sentencias de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), apartado 59; de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), apartado 34; y de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), apartado 28.

³⁷ Por lo tanto, se excluye el célebre *efecto Holtzmann*, que permitía plegar espacio y tiempo y, de este modo, viajar sin desplazarse, en la novela *Dune*, de Frank Herbert (primera edición en Chilton Books, Filadelfia, 1965). No obstante, aunque alguna vez llegara a ponerse en práctica en realidad el *efecto Holtzmann*, con toda probabilidad se emplearía en un tipo de «vehículo» distinto al «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» en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Primera Directiva.

³⁸ Se podría afirmar que, cada vez que un vehículo se desplaza, está circulando, pero el propósito de dicha circulación puede no consistir siempre en el transporte de personas o mercancías. Véase, sobre un debate similar, por ejemplo, la sentencia de 28 de julio de 2016, Robert Fuchs (C-80/15, EU:C:2016:615), apartados 28 a 36, relativa a si la prestación de servicios de formación para el pilotaje constituye transporte de personas o la sentencia de 5 de julio de 2017, Fries (C-190/16, EU:C:2017:513), apartados 81 a 88, en relación con vuelos en vacío o de traslado de un avión entre dos aeropuertos sin pasajeros, carga o correo. En ambos casos se producía una circulación, pero probablemente no un transporte (a menos que, naturalmente, se sostenga que el mero hecho de desplazar un vehículo de un punto A a un punto B constituya, por definición, un *transporte del vehículo*).

79. A mi parecer, al margen de todos esos (desafortunados) hechos, aún existía la obligación de tener el coche asegurado. Es cierto que, *a posteriori*, puede haber formas concretas de uso de un vehículo en un momento determinado que puedan considerarse no comprendidas en el concepto de «circulación de vehículos» excluyendo potencialmente la responsabilidad por los accidentes asociados al vehículo. Así lo confirma la sentencia Rodrigues de Andrade.³⁹

80. No obstante, la identificación *a posteriori* de tales situaciones de «inexistencia de circulación» (*ex post*) no se opone a la existencia de una obligación de asegurar más amplia y de carácter general (*ex ante*). En realidad, a mi parecer es al contrario: si un vehículo está destinado a circular por el suelo y puede hacerlo, existe una obligación general de asegurarlo en virtud del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva. Esto no significa que durante el período cubierto por la obligación de seguro no pueda haber *situaciones concretas* en que, debido a la forma precisa de utilización en el momento exacto del accidente, *no haya responsabilidad* con arreglo al contrato de seguro del vehículo.

81. En cualquier caso, debe ser posible determinar *a priori* si realmente se da tal situación de «circulación de vehículos» que genere la obligación de asegurar, *con unos momentos de inicio y fin clara y objetivamente identificables y que mantenga la continuidad entre esos momentos*. Ni el mero hecho de que un vehículo esté efectivamente estacionado ni las intenciones del propietario o titular de no conducirlo (especialmente sin haber comunicado formalmente tales intenciones a las autoridades públicas ni haber retirado oficialmente el vehículo de la circulación) pueden servir para determinar la existencia de tal situación ni para identificar de forma clara y objetiva los momentos inicial y final.

82. En resumen, considero que el punto de partida para apreciar una situación de «circulación de vehículos» a fin de determinar la existencia de una obligación de asegurar el vehículo es el hecho de que éste *esté destinado a circular por el suelo y efectivamente pueda hacerlo*. Enseguida retomaré la cuestión de cómo determinar en la práctica los momentos inicial y final de la obligación de asegurar, pero antes quisiera abordar algunas de las inquietudes expresadas en relación con una supuesta interpretación excesivamente amplia del concepto de «circulación de vehículos» y la obligación de asegurar.

iii) Objeciones a una interpretación amplia del concepto de «circulación de vehículos» y de la obligación de asegurar

83. En primer lugar, Irlanda alega, en particular, que una interpretación amplia de «circulación de vehículos» y de la obligación de asegurar conduciría a resultados no deseados e inaceptables. En particular, afirma que impondría injustificadamente la obligación de asegurar a «un gran número de personas» que «no utilizan» sus vehículos (para circular por la vía pública), y ello sin cumplir ningún objetivo de la Primera Directiva.

84. No estoy de acuerdo.

85. Ya se han abordado las sugerencias de Irlanda en relación con la posible distinción entre la conducción de un vehículo por un terreno privado y por la vía pública.⁴⁰ En cuanto a otros posibles casos de interpretación indebidamente amplia de la obligación de asegurar que afecten a un gran número de personas y conduzcan a resultados no deseados e inaceptables, la argumentación de Irlanda no ha sido exhaustivamente examinada.

³⁹ Sentencia de 28 de noviembre de 2017 (C 514/16, EU:C:2017:908).

⁴⁰ Véanse los puntos 70 a 73 de las presentes conclusiones.

86. En cualquier caso, como ya ha declarado el Tribunal de Justicia, uno de los dos objetivos de las Directivas es el de proteger a las víctimas. La imposición de una amplia exigencia de seguro obligatorio contribuye a ese objetivo. La alternativa es que, al menos en los casos de insolvencia de la persona responsable del accidente, las víctimas de accidentes causados por vehículos no asegurados puedan no tener indemnización alguna. Yo no veo ningún elemento en la Primera Directiva ni en ningún otro lugar que respalde el planteamiento de que el legislador tuviese la intención de que el coste del riesgo se difundiese de ese modo por defecto. Por el contrario, el artículo 4 de la Primera Directiva incluye expresamente las excepciones que permiten transmitir el coste del riesgo a los organismos de compensación en casos específicos determinados por los Estados miembros.⁴¹

87. Debo añadir que, al menos en cierta medida, la interpretación más restrictiva de «circulación de vehículos» y de la obligación de asegurar que defendían, en particular, Irlanda y el Gobierno del Reino Unido parece basarse en la idea de que las circunstancias específicas de algunas situaciones implican una considerable reducción del riesgo de accidente. Por esta razón, la conclusión a la que llegan es que en tales situaciones no hay ninguna necesidad de un seguro obligatorio. Irlanda se refiere, por ejemplo, a los vehículos custodiados temporalmente en un almacén situado en un terreno privado o en exposición en un concesionario.

88. Estoy de acuerdo en que, en tales casos, el vehículo no presenta el mismo riesgo que cuando se conduce a diario por la autopista. Sin embargo, la posibilidad de que el vehículo sea conducido (por ejemplo, al ser trasladado por el vestíbulo del distribuidor), significa que sigue existiendo un riesgo, aun claramente menor. No veo cómo puede inferirse, mediante interpretación judicial, algún umbral de riesgo de las Directivas sobre el seguro de vehículos automóviles por medio del concepto de «circulación»⁴² que lleve a la conclusión de que no existe obligación de asegurar. En mi opinión, las compañías aseguradoras pueden ocuparse de forma mucho más adecuada de tales distinciones, o bien, en caso necesario, lo puede hacer la legislación que rige el mercado de los seguros de vehículos automóviles. Por ejemplo, entiendo que, en algunos Estados miembros, la obligación de asegurar es extremadamente amplia, pero, en los casos en los que un vehículo en realidad no se conduce, las primas del seguro son en consecuencia de un importe muy reducido razonable. Las compañías de seguros también pueden cobrar primas diferentes en función del kilometraje o pueden diferenciar las primas de cualquier otra forma que permita adecuar el alcance y grado de «circulación» con el tipo de riesgo que implica.

89. En resumen, desde un punto de vista sistémico, el hecho de que el vehículo en general pueda permanecer estacionado durante (dilatados) períodos y, en consecuencia, el riesgo pueda ser mínimo tal vez sea una buena razón para que exista una diferencia entre las primas, pero no para excluir la obligación de asegurar por completo. Como ya se ha expuesto, esto es así, en particular, porque la inexistencia de la obligación de asegurar en principio significaría también la ausencia de una red de seguridad para las indemnizaciones.⁴³

90. En segundo lugar, Irlanda alega asimismo que una interpretación excesivamente amplia del concepto de «circulación de vehículos» y de la obligación de asegurar privaría de sentido el concepto de «circulación» y haría que la obligación se derivase de la mera propiedad.

91. También considero que esta inquietud carece de fundamento.

41 Véase también el punto 35 de las presentes conclusiones.

42 Por ejemplo, si el vehículo solo se va a conducir en ocasiones excepcionales o en trayectos limitados.

43 Véanse los puntos 34 a 36 de las presentes conclusiones.

92. Como demuestra la sentencia Rodrigues de Andrade,⁴⁴ el concepto de «circulación de vehículos» tiene sus límites. Por otra parte, aunque la obligación de asegurar no puede depender de circunstancias transitorias o subjetivas, de ello no se deduce que se derive de la mera propiedad. La obligación también está sujeta a límites en el tiempo: tiene un principio y un fin, y la identificación de estos límites es lo que voy a abordar a continuación.

5. Momentos inicial y final de la obligación de asegurar

i) Vehículos matriculados y no matriculados

93. Por lo que respecta a los «momentos inicial y final», la *matriculación* de un vehículo en un Estado miembro es, en mi opinión, un factor objetivo esencial que se debe tener en cuenta a la hora de determinar si se da o no una situación general de «circulación de un vehículo» que dé lugar a la obligación de asegurar a efectos del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva.

94. A este respecto se distinguen dos supuestos.

95. En el primero de ellos, el vehículo está y sigue matriculado en el Estado miembro. Mientras el vehículo siga matriculado y no se hayan adoptado medidas oficiales para suspender o revocar la matriculación, debe considerarse que existe una situación general de «circulación del vehículo» en el sentido del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, que genera una obligación de asegurar. La matriculación de un vehículo es conforme con su uso habitual para desplazarse y, en la mayoría de los casos, necesaria para ello.

96. Esto *no* significa necesariamente que, tras la matriculación, todo lo que se haga en la práctica con el vehículo constituya «circulación» a efectos de determinar la *responsabilidad* en relación con un acontecimiento específico, o el ámbito de aplicación de un contrato de seguro. Aunque la jurisprudencia confirma que el concepto de circulación es extremadamente amplio, tiene sus límites.⁴⁵

97. En segundo lugar, existen las situaciones en las que el vehículo no está matriculado en un Estado miembro, bien porque aún no se haya realizado este trámite, bien porque ya no esté matriculado o la matriculación haya sido suspendida.

98. El hecho de que el vehículo se halle en esta segunda hipótesis no implica necesariamente que ya no esté automáticamente sujeto a la obligación de asegurar en virtud del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva. En efecto, la inexistencia de matriculación no es necesariamente *incompatible* con el uso habitual de un vehículo para circular. O, dicho de otro modo, un vehículo puede ser apto y ser utilizado efectivamente para circular por el suelo sin estar matriculado. Esto puede suceder legalmente, con arreglo a las condiciones establecidas por la legislación nacional, o de forma ilegal, si el vehículo debería estar matriculado con arreglo a la normativa nacional aplicable y no lo está. En cualquiera de estos casos, el vehículo puede estar potencialmente involucrado en accidentes.

99. No hay nada en la Primera Directiva que indique que el legislador pretendiera que el organismo de indemnización, y mucho menos las víctimas, deban asumir, en principio, el riesgo en tales situaciones. En términos más generales, no hay nada en la Primera Directiva que indique que el concepto de «circulación de vehículos» se limite a la circulación de vehículos *matriculados*. Antes bien, el sistema

⁴⁴ Sentencia de 28 de noviembre de 2017 (C 514/16, EU:C:2017:908).

⁴⁵ Tal y como se pone de manifiesto en la sentencia Rodrigues de Andrade y se trata con detalle en los puntos 74 a 82 de las presentes conclusiones.

general de la Primera Directiva y, en particular, sus artículos 1, apartado 4, primer y segundo guiones, y 3, apartado 1, presuponen más bien la obligación de garantizar que la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos en el territorio de un Estado miembro esté cubierta por un seguro aun en los casos en que los vehículos no estén matriculados.

100. No obstante, en algunos casos puede haber una revocación (temporal), o una suspensión de la matriculación, que efectivamente prohíba que el vehículo se use para circular por el suelo, ni siquiera en distancias cortas (por ejemplo, sancionando penalmente la utilización de tal vehículo). Entiendo que un sistema similar existe en algunos Estados miembros, por ejemplo, durante los meses de invierno en el caso de los vehículos que se conducen solo durante períodos de clima favorable. Considero que en tales circunstancias está clara y objetivamente excluida la «circulación del vehículo», dado que pone fin a la obligación *ex ante* de asegurar.⁴⁶

101. Esto deja abierta la cuestión de si un vehículo que *no* esté matriculado (o cuya matriculación haya sido suspendida) puede, y en qué circunstancias, quedar excluido de la obligación de asegurar.

ii) Vehículos no matriculados excluidos de la obligación de asegurar

102. Entiendo que, en el procedimiento principal, el vehículo implicado en el accidente estaba matriculado. En la vista, el Gobierno portugués confirmó que el vehículo en cuestión disponía de placas de matrícula y que continuaba sujeto al impuesto de circulación. Por lo tanto, no voy a incidir más en este punto.

103. Sin embargo, en la vista oral se debatió extensamente la cuestión de los momentos inicial y final de la obligación de asegurar. Básicamente se mencionaron tres tipos de situaciones: a) vehículos nuevos que aún no se han matriculado pero que claramente son aptos para la conducción (por ejemplo, los vehículos transportados desde las fábricas o expuestos en los concesionarios); b) otros vehículos que ya no están matriculados o cuya matriculación se ha suspendido y que son aptos para la conducción pero en la práctica no se conducen (por ejemplo, los vehículos expuestos en un museo);⁴⁷ c) vehículos que no están matriculados y que han sido «inutilizados» de alguna manera, por ejemplo, retirando piezas (ruedas, baterías, etc.).

104. Por lo que se refiere a las situaciones a) y b), a mi juicio existen buenas razones por las que el Tribunal de Justicia, con el fin de resolver sobre tales asuntos, no debe comenzar por deducir detalladas (y potencialmente complejas) limitaciones del concepto de «circulación de vehículos» con arreglo a la Primera Directiva, por ejemplo, basadas en que los vehículos no se conducen con frecuencia o que sea poco posible que se conduzcan.

105. En primer lugar, tales limitaciones no tienen un fundamento claro en el tenor de la Directiva. En realidad, el Tribunal de Justicia tendría que inventarlos, y serían difícilmente conciliables con la jurisprudencia anterior del Tribunal de Justicia, que realiza una definición amplia del concepto de «circulación de vehículos».⁴⁸

⁴⁶ Quiero subrayar que esto no significa que *no pueda* haber uso alguno del vehículo. Por ejemplo, puede ser objeto de robo o de una conducción ilegal. En tales circunstancias, no obstante, el vehículo se conduciría *incumpliendo* una obligación de asegurar determinada (excepcionalmente) *ex post*, y en ese caso el fondo de compensación proporcionaría una red de seguridad para las víctimas.

⁴⁷ Aparte del tipo de situaciones a que se hace referencia en el punto 100 de las presentes conclusiones.

⁴⁸ Véase el punto 47 de las presentes conclusiones.

106. En segundo lugar, cuando se conduzcan dichos vehículos (por ejemplo, a través del establecimiento del concesionario) pueden potencialmente ocasionar accidentes. Si no existiera la obligación de asegurar, la víctima correría el riesgo de no contar con una «red de seguridad» en forma de indemnización.⁴⁹ Además, en la hipótesis b), esta postura significaría, una vez más, supeditar la obligación de asegurar a circunstancias fácticas concretas y a las intenciones de las personas, en detrimento de la seguridad jurídica.⁵⁰

107. En tercer lugar, y tal vez lo más importante, existe un claro fundamento jurídico en la Primera Directiva (artículo 4) para establecer excepciones a la obligación de asegurar en relación con *determinadas personas* o *determinados vehículos* (o determinados vehículos con matrículas especiales).⁵¹ Si se utilizan estas excepciones, la misma disposición establece también expresamente que los Estados miembros deben proporcionar una red de seguridad a las potenciales víctimas velando por que reciban una indemnización por cualquier daño causado por dichos tipos de vehículos explícitamente excluidos.

108. En tales circunstancias, no parece muy justificado hacer una compleja (incluso enrevesada) interpretación judicial del concepto de «circulación de vehículos» que, además, pueda exponer a las víctimas al riesgo de que no sean (completamente) indemnizadas, para tener en cuenta circunstancias particulares que pueden ser perfectamente resueltas con las excepciones del artículo 4. En términos metafóricos, si uno de los objetivos citados es proporcionar una red de seguridad, parece lógico desde el punto de vista legislativo extender una red fuerte y densa y, si se da el caso, soltar (eximir) el pez equivocado, en lugar de lanzar una red llena de agujeros y después preguntarse cómo pudo escaparse algún pez.

109. Por lo que respecta a la situación c), en la práctica existen infinitas formas de «inutilizar» un vehículo, desde retirar las llaves hasta extraer la batería, las ruedas, etc. En algún momento concreto puede incluso considerarse que ya no existe «vehículo» alguno, y menos aún «circulación de vehículos». Así pues, la extracción del motor implica que el vehículo técnicamente deje de ser «automóvil» en el sentido del artículo 1, apartado 1, de la Primera Directiva.

110. En mi opinión, sin embargo, la suficiente o insuficiente inutilización de un vehículo para considerar que ya no se trata de un «vehículo» en el sentido de la Primera Directiva y que no se puede «circular» con él es, sobre todo, una cuestión de prueba. Aunque sin duda es posible cierta consideración abstracta de esta cuestión, no creo que detenerse en ella sea necesario en el presente asunto. Después de todo, no cabe ninguna duda de que el automóvil podía ser conducido y, de hecho, lo fue.

6. Aplicación al presente asunto

111. Partiendo de los hechos expuestos por el órgano jurisdiccional remitente, en mi opinión está claro que el estacionamiento de un vehículo plenamente operativo en una finca, que (como confirmó en la vista el Gobierno portugués) en el momento de autos aún estaba sujeto al impuesto de circulación, llevaba placas de matrícula y no había sido objeto de formalidad alguna en relación con su retirada oficial de la circulación, no puede dar lugar a la exención de la obligación de asegurar. Esto es así con independencia de la intención subjetiva de la propietaria, habida cuenta de que no fue comunicada oficialmente en modo alguno a las autoridades públicas.

⁴⁹ Véase el punto 35 de las presentes conclusiones.

⁵⁰ Véase el punto 62 de las presentes conclusiones.

⁵¹ Estas excepciones varían sustancialmente de un Estado miembro a otro. En el momento de presentar las presentes conclusiones, la lista está disponible en el sitio web de la Comisión en https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/insurance-and-pensions/motor-insurance_en.

112. Como he indicado anteriormente en los puntos 94 a 100, en mi opinión la omisión de los trámites administrativos tendentes a retirar el coche de la circulación es decisivo, de por sí, en cuanto a la apreciación de una situación general de «circulación de un vehículo». La ubicación exacta del vehículo, su estado físico, el hecho de que la propietaria no conduzca (por razones de salud) y la intención subjetiva de la propietaria respecto al vehículo no pueden llevar a una conclusión diferente.

113. Esta es la respuesta *general* a la primera cuestión planteada por el órgano jurisdiccional remitente. Sin embargo, ello no significa que dicha respuesta general sea aplicable también al caso concreto de la Sra. A. Juliana. A este respecto, es preciso hacer hincapié en dos cuestiones.

114. En primer lugar, la Primera Directiva obliga a la República Portuguesa a velar por que los vehículos estén asegurados. Si el Estado miembro ha cumplido esta obligación y, en caso afirmativo, *a quién* se impone la obligación de asegurar, son cuestiones de Derecho nacional cuya resolución corresponde al órgano jurisdiccional remitente.

115. En segundo lugar, aun cuando la legislación nacional hubiese de imponer en algún momento a los propietarios la obligación de asegurar sus vehículos, deseo recordar dos elementos que podrían ser relevantes para el órgano jurisdiccional remitente. Por un lado, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, incluso en aquellos casos en que las disposiciones de una Directiva pueden tener efecto directo, los Estados miembros (incluidas sus emanaciones)⁵² no pueden invocar directamente dichas disposiciones frente a los particulares (inexistencia de efecto directo «vertical inverso»)⁵³. Por otro lado, un Estado miembro no puede invocar las disposiciones de una Directiva que no ha sido debidamente transpuesta a efectos de una interpretación conforme del Derecho nacional que tenga como consecuencia imponer obligaciones a un particular.⁵⁴

116. Estos principios del Derecho de la Unión son de especial relevancia en situaciones en que las leyes nacionales que debían transponer la Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles puedan considerarse confusas o contradictorias. Esto incluye las resoluciones judiciales nacionales contradictorias sobre las cuestiones jurídicas relevantes. Compete al juez nacional valorar y extraer las consecuencias adecuadas a la luz de las circunstancias de cada caso concreto.

7. Conclusión sobre la primera cuestión prejudicial

117. A la vista de las consideraciones que preceden, propongo responder a la primera cuestión prejudicial planteada por el órgano jurisdiccional remitente en los términos siguientes:

El artículo 3 de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil relativo a la circulación de vehículos automóviles abarca aquellas situaciones en las que, por decidirlo así su propietario, el vehículo se encuentra inmovilizado en una finca particular, fuera de la vía pública, pero no se han emprendido las formalidades tendentes a cancelar la matriculación del vehículo oficialmente. Corresponde a los Estados miembros determinar en la legislación nacional quién está obligado a asegurar el vehículo en estas circunstancias.

⁵² Sentencias de 12 de julio de 1990, Foster y otros (C-188/89, EU:C:1990:313), apartado 18, y de 10 de octubre de 2017, Farrell (C-413/15, EU:C:2017:745), apartados 33 a 35.

⁵³ Sentencia de 8 de octubre de 1987, Kolpinghuis Nijmegen (80/86, EU:C:1987:431).

⁵⁴ Sentencias de 26 de septiembre de 1996, Arcaro (C-168/95, EU:C:1996:363), apartado 42, y de 5 de julio de 2007, Kofoed (C-321/05, EU:C:2007:408), apartado 45.

C. Sobre la segunda cuestión prejudicial

118. Con su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente desea saber si el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva debe interpretarse en el sentido de que otorga al Fondo un derecho de subrogación frente al propietario del vehículo, aunque este no fuera responsable del accidente. El órgano jurisdiccional remitente también pregunta si la subrogación frente al propietario depende de que se cumplan las condiciones de la responsabilidad civil (y, en particular, si es relevante el hecho de que el propietario no tuviese control sobre el vehículo).

119. El artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva concede a los Estados miembros el *derecho* a disponer la subrogación contra la persona responsable del accidente. No obstante, allí mismo se establece que, cuando se acojan a ese derecho, los Estados miembros no podrán autorizar al organismo de indemnización a condicionar el pago de la indemnización a la demostración por parte de la víctima de que la «persona responsable» no puede pagar o se niega a hacerlo.

120. Por lo tanto, la posibilidad de subrogación (y sus condiciones) debe estar prevista en el Derecho nacional, lo que incluye definir los conceptos de «persona responsable del accidente» en el Derecho civil nacional.⁵⁵ Ninguna de las partes que han presentado observaciones se ha opuesto a esta interpretación.

121. De ello se deduce que, cuando el órgano jurisdiccional remitente pregunta si el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva *debe* interpretarse en el sentido de que concede un derecho de subrogación, la respuesta es negativa. El artículo 1, apartado 4, sólo ofrece a los Estados miembros la *posibilidad* de hacerlo.

122. Por lo que respecta a las condiciones de ejercicio del derecho de subrogación, en mi opinión existe cierta ambigüedad en la resolución de remisión en cuanto al fundamento de la «responsabilidad» que se discute: la responsabilidad *por el propio accidente* o *por no asegurar el vehículo* (en caso de que existiera la obligación de hacerlo).

123. Si la cuestión se refiere a la *responsabilidad por el accidente*, las condiciones de tal responsabilidad se han de determinar con arreglo al Derecho nacional. No veo ningún impedimento en el Derecho de la Unión a la imposición del requisito de que la persona considerada responsable tuviese el control del vehículo en el momento del accidente.

124. No obstante, la cuestión prejudicial que formula el órgano jurisdiccional remitente es si existe un derecho de subrogación contra la propietaria, «con independencia de la responsabilidad de [ésta] por el accidente», que entiendo significa «con independencia de si la propietaria cumple las condiciones de responsabilidad por el accidente». El artículo 1, apartado 4, no prevé tal posibilidad. Esta disposición solo contempla la subrogación frente a una persona que *sea* responsable del accidente.

125. Cuando el órgano jurisdiccional remitente pregunta si el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva *debe* interpretarse en el sentido de que el Fondo tiene un derecho de subrogación frente a una persona *responsable de incumplir la obligación de asegurar un vehículo*, la respuesta es negativa. De nuevo dicha posibilidad simplemente no está contemplada en el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva que, por lo tanto, no permite deducir tal norma. Sin embargo, esto no significa que los Estados miembros no puedan conferir un derecho de subrogación en otras circunstancias, inclusive contra la persona que haya incumplido la obligación de asegurar impuesta por la legislación nacional que transponga el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva. Una vez más, se trata de una cuestión de Derecho nacional.

⁵⁵ Sentencia de 23 de octubre de 2012, Marques Almeida (C-300/10, EU:C:2012:656), apartado 29.

126. A la vista de las consideraciones que preceden, propongo responder a la segunda cuestión prejudicial planteada por el órgano jurisdiccional remitente en los términos siguientes:

El artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva debe interpretarse en el sentido de que los Estados miembros pueden conferir un derecho de subrogación a un organismo de indemnización, como el Fondo de Garantía Automóvil, que, al no existir seguro de responsabilidad civil, procedió a abonar la correspondiente indemnización a los terceros perjudicados por un accidente de tráfico ocasionado por un vehículo automóvil que, sin autorización del propietario o sin su conocimiento, había sido retirado del terreno particular en donde se encontraba inmovilizado, frente a la persona o las personas responsables del accidente. Las condiciones de la responsabilidad de esa persona o personas son materia del Derecho nacional. Entre ellas puede estar el requisito de que la persona o las personas en cuestión tuviesen el control efectivo del vehículo en el momento del accidente.

La citada disposición ni obliga ni prohíbe a los Estados miembros disponer un derecho de subrogación en otras circunstancias, inclusive contra la persona que haya incumplido la obligación de asegurar impuesta por la legislación nacional que transponga el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva.

V. Conclusión

127. Propongo al Tribunal de Justicia que responda a las cuestiones prejudiciales planteadas por el Supremo Tribunal de Justiça (Tribunal Supremo, Portugal) de la siguiente manera:

«Sobre la primera cuestión prejudicial

El artículo 3 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 (vigente en la fecha del accidente), debe interpretarse en el sentido de que la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil relativo a la circulación de vehículos automóviles abarca aquellas situaciones en las que, por decidirlo así su propietario, el vehículo se encuentra inmovilizado en una finca particular, fuera de la vía pública, pero no se han emprendido las formalidades administrativas tendentes a cancelar la matriculación del vehículo oficialmente. Corresponde a los Estados miembros determinar en la legislación nacional quién está obligado a asegurar el vehículo en estas circunstancias.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

El artículo 1, apartado 4, de la Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, Segunda Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles, debe interpretarse en el sentido de que los Estados miembros pueden conferir un derecho de subrogación a un organismo de indemnización, como el Fondo de Garantía Automóvil, que, al no existir seguro de responsabilidad civil, procedió a abonar la correspondiente indemnización a los terceros perjudicados por un accidente de tráfico ocasionado por un vehículo automóvil que, sin autorización del propietario o sin su conocimiento, había sido retirado del terreno particular en donde se encontraba inmovilizado frente a la persona o las personas responsables del accidente. Las condiciones de la responsabilidad de esa persona o personas son materia del Derecho nacional. Entre ellas puede estar el requisito de que las personas en cuestión tuviesen el control efectivo del vehículo en el momento del accidente.

La citada disposición ni obliga ni prohíbe a los Estados miembros disponer un derecho de subrogación en otras circunstancias, inclusive contra la persona que haya incumplido la obligación de asegurar impuesta por la legislación nacional que transponga el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva.»