

# SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala)

de 4 de septiembre de 2018 (\*)

«Procedimiento prejudicial — Seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles — Directiva 72/166/CEE — Artículo 3, apartado 1 — Directiva 84/5/CEE — Artículo 1, apartado 4 — Obligación de suscribir un contrato de seguro — Vehículo estacionado en un terreno privado — Derecho de recurso del organismo de indemnización contra el propietario del vehículo no asegurado»

En el asunto C-80/17,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Supremo Tribunal de Justiça (Portugal), mediante resolución de 7 de febrero de 2017, recibida en el Tribunal de Justicia el 14 de febrero de 2017, en el procedimiento entre

**Fundo de Garantia Automóvel**

y

**Alina Antonia Destapado Pão Mole Juliana,**

**Cristiana Micaela Caetano Juliana,**

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente, los Sres. L. Bay Larsen, T. von Danwitz y J. Malenovský, Presidentes de Sala, y los Sres. E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot y A. Arabadjiev (Ponente), la Sra. M. Berger, el Sr. F. Biltgen, la Sra. K. Jürimäe y los Sres. C. Lycourgos, M. Vilaras y E. Regan, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Bobek;

Secretario: Sra. M. Ferreira, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 30 de enero de 2018;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre del Gobierno portugués, por los Sres. L. Inez Fernandes, M. Figueiredo y T. Larsen, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. T. Henze y M. Hellmann, en calidad de agentes;

- En nombre de Irlanda, por las Sras. M. Browne, G. Hodge y E. Creedon y por el Sr. A. Joyce, en calidad de agentes, asistidos por la Sra. G. Gilmore, BL;
- en nombre del Gobierno español, por la Sra. V. Ester Casas, en calidad de agente;
- en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por el Sr. P. Garofoli, avvocato dello Stato;
- en nombre del Gobierno letón, por las Sras. I. Kucina y G. Bambāne, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno del Reino Unido, por el Sr. S. Brandon y las Sras. C. Brodie, R. Fadoju y G. Brown, en calidad de agentes, asistidos por el Sr. A. Bates, Barrister;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. K.-P. Wojcik y B. Rechen, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 26 de abril de 2018;

dicta la siguiente

### **Sentencia**

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 3 de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, Primera Directiva 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 sobre el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO 1972, L 103 p. 1; EE 13/02, p. 113), en su versión modificada por la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005 (DO 2005, L 149, p. 14) (en lo sucesivo, «Primera Directiva»), y del 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 (DO 1984, L 8, p. 17; EE 13/15, p. 244), en su versión modificada por la Directiva 2005/14 (en lo sucesivo, «Segunda Directiva»).
- 2 Dicha petición se ha presentado en el marco de un litigio entre el Fondo de Garantía Automóvil (Fondo de garantía de seguros del automóvil, Portugal; en lo sucesivo, «Fondo») y las Sras. Alina Antonia Destapado Pão Mole Juliana y Cristiana Micaela Caetano Juliana, en relación con el reembolso de las indemnizaciones que el Fondo abonó a las víctimas de un accidente en el que se vio implicado el vehículo propiedad de la Sra. Destapado Pão Mole Juliana y conducido por su hijo.

## Marco jurídico

### *Derecho de la Unión*

3 La Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO 2009, L 263, p. 11), derogó, entre otras, las Directivas Primera y Segunda. No obstante, habida cuenta de la fecha de los hechos del litigio principal, procede tomar en consideración estas dos últimas Directivas.

4 El artículo 1 de la Primera Directiva disponía:

«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;

[...]».

5 El artículo 3, apartado 1, de esta Directiva establecía:

«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.»

6 El artículo 4 de la Primera Directiva disponía:

«Cada Estado miembro podrá establecer excepciones a las disposiciones del artículo 3:

- a) en lo que se refiere a ciertas personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, cuya relación se determinará por cada Estado, notificándola al resto de los Estados miembros y a la Comisión.

En este caso, el Estado miembro que establezca la excepción adoptará las medidas oportunas para garantizar la indemnización de los daños causados en su territorio y en el territorio de los demás Estados miembros por vehículos pertenecientes a dichas personas.  
[...]

- b) en lo que se refiere a ciertos tipos de vehículos o ciertos vehículos que tengan una matrícula especial, cuya relación se determinará por este Estado, notificándose al resto de los Estados miembros y a la Comisión.

En dicho caso, los Estados miembros garantizarán que los vehículos mencionados en el párrafo primero de la presente letra sean tratados de la misma manera que los vehículos con respecto a los cuales no

se haya cumplido la obligación de aseguramiento establecida en el artículo 3, apartado 1. [...]»

7 El artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva establecía:

«Cada Estado miembro creará o autorizará un organismo que tendrá por misión indemnizar, al menos hasta los límites de la obligación de 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.»

### ***Derecho portugués***

8 El artículo 1, apartado 1, del Decreto-Lei n.º 522/85 — Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, de 31 de diciembre de 1985 (*Diário da República*, série I, n.º 301, 6.º suplemento, de 31 de diciembre de 1985), en su versión en vigor en la fecha de los hechos del litigio principal (en lo sucesivo, «Decreto-ley n.º 522/85»), dispone que toda persona que puede ser responsable civil de la reparación del perjuicio material o moral resultante de los daños corporales o materiales causados a un tercero por un vehículo terrestre de motor, sus remolques o sus semirremolques está obligada, para que dicho vehículo pueda circular, a estar cubierta con arreglo a lo dispuesto en el Decreto-ley por un seguro que garantice dicha responsabilidad.

9 A tenor del artículo 2 de este Decreto-ley, la obligación de seguro recae, en principio, sobre el propietario del vehículo.

10 El artículo 8, apartados 1 y 2, del Decreto-ley dispone que el contrato de seguro 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, así como la satisfacción de las indemnizaciones que deban abonar los autores de hurto, robo o hurto de uso del vehículo de motor o los causantes de accidentes de tráfico provocados dolosamente, salvo determinadas excepciones.

11 En virtud del artículo 21 del Decreto-ley n.º 522/85, corresponde al Fondo satisfacer las indemnizaciones derivadas de accidentes causados por vehículos sujetos al seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles matriculados, concretamente, en Portugal, de conformidad con las disposiciones de ese Decreto-ley.

- 12 Se desprende del artículo 25 de dicho Decreto-ley que, 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 de los créditos, y que aquellas personas que, estando sujetas a la obligación de asegurar, no hayan contratado ningún seguro podrán ser demandadas por el Fondo ante los tribunales. Este tiene asimismo el derecho de repetición contra otros responsables del accidente, si los hubiere, en relación con las cantidades que hubiera desembolsado.
- 13 El artículo 503, apartado 1, del Código civil establece que 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, responde por los daños resultantes de los riesgos atribuibles al vehículo, incluso si este no se encuentra en circulación.

### **Litigio principal y cuestiones prejudiciales**

- 14 La Sra. Destapado Pão Mole Juliana, propietaria de un vehículo automóvil matriculado en Portugal, había dejado de conducir dicho vehículo debido a problemas de salud y lo había estacionado en el patio de su casa, sin iniciar los trámites para su retirada oficial de la circulación.
- 15 El 19 de noviembre de 2006, este vehículo, conducido por el hijo de la Sra. Destapado Pão Mole Juliana, quien había tomado posesión de él sin la autorización de su madre y sin su conocimiento, se salió de la carretera, lo que provocó el fallecimiento del conductor y de otras dos personas, que viajaban en dicho vehículo como pasajeros.
- 16 La Sra. Destapado Pão Mole Juliana no tenía suscrito en esa fecha un seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación del vehículo.
- 17 Tras haber indemnizado a los derechohabientes de los pasajeros de dicho vehículo por los daños resultantes del accidente en cuestión, el Fondo demandó posteriormente a la Sra. Destapado Pão Mole Juliana y a la Sra. Caetano Juliana, hija del conductor, solicitando el reembolso de un importe de 437 345,85 euros.
- 18 En su defensa, la Sra. Destapado Pão Mole Juliana alegó en particular que no era responsable del siniestro y que, en la medida en que había estacionado su vehículo en el patio de su casa y no tenía intención de ponerlo en circulación, no estaba obligada a suscribir un contrato de seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de dicho vehículo.
- 19 El tribunal de primera instancia estimó parcialmente el recurso interpuesto por el Fondo, al considerar que el hecho de que la propietaria del vehículo no deseara ponerlo en circulación y de que el accidente hubiera ocurrido sin que pudiera imputársele la responsabilidad del siniestro no excluía la obligación de suscribir un contrato de seguro de la

responsabilidad civil que resulta de la circulación de dicho vehículo. Según dicho tribunal, este contrato garantiza el abono de indemnizaciones a las víctimas de un accidente de circulación incluso en caso de robo del vehículo.

- 20 La Sra. Destapado Pão Mole Juliana interpuso recurso de apelación contra la sentencia del tribunal de primera instancia ante el Tribunal da Relação (Audiencia, Portugal).
- 21 Este concluyó que no existía obligación de suscribir un contrato de seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación del vehículo de que se trata y que la Sra. Destapado Pão Mole Juliana no era responsable, anuló la sentencia de primera instancia y desestimó el recurso interpuesto por el Fondo.
- 22 En apoyo del recurso de casación que interpuso ante el Supremo Tribunal de Justiça (Portugal), el Fondo sostiene que existen riesgos propios de los vehículos que implican la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil respecto de ellos, incluso aunque no estén en circulación. El Fondo también pide que se consulte al Tribunal de Justicia si el derecho de subrogación que le reconoce el artículo 25 del Decreto-ley n.º 522/85 es independiente del régimen nacional de imputación de la responsabilidad civil previsto en el artículo 503, apartado 1, del Código Civil.
- 23 El Supremo Tribunal de Justiça señala que el recurso de casación del que conoce suscita la cuestión de si la obligación del propietario de un vehículo de suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de su vehículo se desprende del mero hecho de que es titular del derecho de propiedad sobre este vehículo o si dicha obligación no existe cuando el vehículo, por decisión del propietario, se inmoviliza fuera de la vía pública.
- 24 De la sentencia del Tribunal de Justicia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), resulta que el concepto de «circulación de vehículos» recogido en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva incluye toda utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo.
- 25 Sin embargo, el presente asunto es distinto del que dio lugar a aquella sentencia, en la medida en que el caso de autos no se había suscrito un contrato de seguro y en que, por decisión de su propietaria, el vehículo estaba inmovilizado en una propiedad privada y se puso en circulación sin conocimiento ni autorización de aquella.
- 26 En tal situación, el tribunal remitente parece considerar que no existe obligación de suscribir un seguro que cubra la responsabilidad civil vinculada a la circulación del vehículo de que se trata.
- 27 En efecto, a juicio del tribunal remitente dicha obligación solo existe cuando, por una parte, el propietario del vehículo de que se trata lo pone en circulación o en un estado que implique un riesgo que resulta de la

circulación de vehículos automóviles y, por otra parte, puede ser civilmente responsable frente a terceros por los daños resultantes de la circulación del vehículo. Estima desproporcionado considerar que esa misma obligación se impone al propietario cuando ha decidido retirar el vehículo de la circulación y el accidente se produce como consecuencia del uso ilegal del vehículo sin el consentimiento del propietario.

- 28 No obstante, afirma que, comoquiera que la intervención del organismo previsto en el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva solo está prevista, conforme a esta disposición, cuando un vehículo por el cual no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento establecida en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva causa los daños, considerar que una persona que se encuentre en la situación de la Sra. Destapado Pão Mole Juliana no está sometida a esta obligación implicaría que el Fondo no debe intervenir en circunstancias como las controvertidas en el litigio principal.
- 29 Por otra parte, el artículo 1, apartado 4, párrafo segundo, de la Segunda Directiva suscita dudas al tribunal remitente sobre si la responsabilidad del propietario del vehículo puede generarse únicamente por su condición de propietario o si se limita a los casos en que podría ser declarado responsable civil por los daños resultantes del accidente.
- 30 En particular, en opinión del tribunal remitente, se plantea la cuestión de si el Fondo puede interponer recurso, con el fin de obtener el reembolso de las indemnizaciones abonadas a las víctimas, contra el propietario del vehículo que no cumplió su obligación de suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de dicho vehículo, con independencia de si el propietario es responsable civil como consecuencia del accidente en cuestión, o si solo puede hacerlo cuando se cumplen los requisitos para declarar tal responsabilidad, en particular la obligación de tener la dirección efectiva del vehículo, en el sentido del artículo 503, apartado 1, del Código Civil.
- 31 En estas circunstancias, el Supremo Tribunal de Justiça decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 3 de la [Primera Directiva] 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] 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] en el sentido de que el [Fondo] —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] 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?»

- 32 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 28 de agosto de 2017, Irlanda solicitó, conforme al artículo 16, párrafo tercero, del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que este actuara en Gran Sala.

## **Acerca de las cuestiones prejudiciales**

### ***Sobre la primera cuestión prejudicial***

- 33 Mediante su primera cuestión prejudicial, el tribunal remitente desea saber, en esencia, si el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que es obligatorio suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de un vehículo automóvil cuando el vehículo de que se trate se encuentra estacionado en un terreno privado por la mera decisión de su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo.
- 34 Esta cuestión prejudicial se basa en la premisa de que el Fondo exigió a la Sra. Destapado Pão Mole Juliana, sobre la base del artículo 25 del Decreto-ley n.º 522/85, el reembolso de las indemnizaciones abonadas a los derechohabientes de las víctimas del accidente en el que estuvo implicado su vehículo porque, por una parte, estaba sujeta a la obligación de suscribir un contrato de seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación del vehículo y, por otro lado, incumplió esta obligación. En este contexto, el tribunal remitente se pregunta, en esencia, si, en la situación descrita en el apartado anterior, el vehículo debía estar cubierto por un seguro de este tipo.
- 35 Hecha esta precisión, procede recordar que, conforme al artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, cada Estado miembro adoptará todas las medidas oportunas, sin perjuicio de la aplicación del artículo 4 de la misma Directiva, para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio sea cubierta mediante un seguro.



- 36 Por consiguiente, el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, redactado en términos muy generales, obliga a los Estados miembros a establecer en sus ordenamientos jurídicos internos una obligación general de aseguramiento de vehículos (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de julio de 2013, Csonka y otros, C-409/11, EU:C:2013:512, apartado 24).
- 37 Así, cada Estado miembro debe velar por que, sin perjuicio de las excepciones previstas en el artículo 4 de esta Directiva, todo vehículo que tenga su estacionamiento habitual en su territorio esté cubierto por un contrato suscrito con una compañía de seguros para garantizar, dentro de los límites definidos por el Derecho de la Unión, la responsabilidad civil que resulta de dicho vehículo (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de julio de 2013, Csonka y otros, C-409/11, EU:C:2013:512, apartado 28).
- 38 El artículo 1, punto 1, de la Primera Directiva define el concepto de «vehículo» como «todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo». Esta definición es independiente del uso que se haga o pueda hacerse del vehículo de que se trata (sentencias de 4 de septiembre de 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, apartado 38, y de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, apartado 29).
- 39 Como observó el Abogado General en los puntos 63 a 65 de sus conclusiones, tal definición aboga en favor de una concepción objetiva del concepto de «vehículo», que no varía en función de la intención del propietario del vehículo o de otra persona de utilizarlo efectivamente.
- 40 Por otro lado, es importante subrayar que, a diferencia, en particular, de los asuntos que dieron lugar a las sentencias de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade (C-514/16, EU:C:2017:908), y de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro (C-334/16, EU:C:2017:1007), en los que el Tribunal de Justicia, en relación con vehículos automóviles para los que se había suscrito un seguro de la responsabilidad civil que resulta de su circulación, hubo de precisar los supuestos de utilización del vehículo asegurado que entran dentro del ámbito de la cobertura de seguros suscrito, el litigio principal versa sobre la cuestión, distinta, del alcance de la obligación de suscribir tal seguro, alcance que, por razones de seguridad jurídica, debe determinarse con antelación, es decir, antes de la posible implicación del vehículo de que se trate en un accidente.
- 41 Por lo tanto, el hecho de que el Tribunal de Justicia considerara en las sentencias mencionadas en el apartado anterior, en esencia, que únicamente los supuestos de utilización del vehículo asegurado que estén incluidos en su uso como medio de transporte y, por ende, en el concepto de «circulación de vehículos», a efectos del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva o del artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, pueden dar lugar a que el asegurador asuma, en virtud del contrato de seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación del vehículo, el perjuicio causado por este, no significa en modo alguno que la existencia de la obligación de suscribir dicho seguro deba determinarse en

función del uso efectivo del vehículo como medio de transporte en un momento concreto.

- 42 Habida cuenta de lo anterior, procede considerar que un vehículo matriculado y que, por tanto, no se ha retirado legalmente de la circulación y que es apto para circular responde al concepto de «vehículo», en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Primera Directiva, y, por tanto, no deja de estar sujeto a la obligación de aseguramiento prevista en el artículo 3, apartado 1, de esta Directiva, por la mera razón de que su propietario ya no tenga intención de conducirlo y lo inmovilice en un terreno privado.
- 43 La interpretación anterior no queda desvirtuada por la alegación del Gobierno alemán, de Irlanda, del Gobierno italiano y del Gobierno del Reino Unido, según la cual no es necesaria una interpretación amplia del alcance de la obligación general de seguro, en la medida en que los daños que se producen en circunstancias como las controvertidas en el litigio principal pueden ser indemnizados por el organismo previsto en el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva.
- 44 En efecto, como se desprende del tenor de dicha disposición, esta obliga a los Estados miembros a crear un organismo que tenga como función indemnizar, al menos hasta los límites de la obligación de aseguramiento establecidos por el Derecho de la Unión, los daños materiales o corporales causados, entre otros, por un vehículo por el cual no haya sido cumplida esa obligación.
- 45 De este modo, la intervención de tal organismo se ha concebido como una medida de último recurso, prevista únicamente en los casos recogidos en esa disposición, y no puede considerarse como el establecimiento de un sistema de garantía del seguro de responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos fuera de estos casos (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de julio de 2013, Csonka y otros, C-409/11, EU:C:2013:512, apartados 30 a 32).
- 46 Como señaló el Abogado General en el punto 34 de sus conclusiones, el alcance de la intervención obligatoria del organismo de indemnización previsto en el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva coincide por tanto, en lo que atañe a los daños causados por un vehículo identificado, con el alcance de la obligación general de aseguramiento enunciada en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva. En consecuencia, la intervención obligatoria de este organismo en tal situación no puede extenderse a los casos en que el vehículo implicado en un accidente no estaba sujeto a la obligación de seguro.
- 47 A mayor abundamiento, la interpretación adoptada en los apartados 38 a 42 de la presente sentencia permite garantizar la consecución del objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por vehículos automóviles, establecido por las Directivas sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de estos vehículos, que ha sido constantemente perseguido y reforzado por el legislador de la Unión (sentencia de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, apartados 32 y 33 y jurisprudencia citada). En

efecto, dicha interpretación garantiza que las víctimas sean indemnizadas en todo caso, bien por el asegurador, en virtud de un contrato suscrito a tal fin, bien por el organismo previsto en el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva, en el supuesto de que no se haya cumplido la obligación de asegurar el vehículo implicado en el accidente o cuando dicho vehículo no haya sido identificado.

- 48 En el litigio principal, se desprende de los autos remitidos al Tribunal de Justicia que el vehículo de la Sra. Destapado Pão Mole Juliana tenía su estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro, a saber, Portugal. En efecto, este vehículo, en la época de los hechos del litigio principal, seguía estando matriculado en dicho Estado miembro.
- 49 Además, el vehículo estaba en estado de funcionamiento, tal como se refleja en el hecho de que el hijo de la Sra. Destapado Pão Mole Juliana lo conducía en el momento del accidente.
- 50 En estas circunstancias, estaba sujeto a la obligación de aseguramiento prevista en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva.
- 51 Como se deduce de las consideraciones precedentes, carece de pertinencia a este respecto que la Sra. Destapado Pão Mole Juliana hubiera estacionado el vehículo en un terreno privado, el patio de su casa, antes de que su hijo tomara posesión de él, y que ella ya no tuviera intención de conducirlo.
- 52 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que es obligatorio suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de un vehículo automóvil cuando el vehículo sigue estando matriculado en un Estado miembro y es apto para circular, pero se encuentra estacionado en un terreno privado por la mera decisión de su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo.

### ***Sobre la segunda cuestión prejudicial***

- 53 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva debe interpretarse en el sentido de que se opone a una norma nacional que establece que el organismo previsto en esta disposición puede interponer recurso contra la persona que estaba sujeta a la obligación de suscribir un seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación del vehículo que haya causado los daños cubiertos por este organismo, pero no había suscrito ningún contrato a tal efecto, aun cuando dicha persona no sea civilmente responsable del accidente en el que tales daños se han producido.
- 54 A este respecto, cabe recordar que el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva deja expresamente abierta la posibilidad de que los Estados miembros consideren o no la indemnización de dicho organismo subsidiaria y les permite regular la liquidación de siniestros entre dicho

organismo y el responsable o los responsables del accidente y otros aseguradores u organismos de seguridad social obligados a indemnizar a la víctima por el mismo accidente (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de diciembre de 2003, Evans, C-63/01, EU:C:2003:650, apartado 32).

- 55 Aunque el legislador de la Unión ha querido preservar el derecho de los Estados miembros a regular los recursos del organismo de indemnización previsto en el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva, en particular, contra «el o los responsables del accidente», no ha armonizado los diferentes aspectos relativos a los recursos de dicho organismo, en particular la determinación del resto de personas que puedan ser objeto de tal recurso, dado que, como ha señalado la Comisión, estos aspectos son competencia del Derecho nacional de cada Estado miembro.
- 56 De este modo, una norma nacional puede disponer que, cuando el propietario del vehículo implicado en el accidente ha incumplido la obligación de asegurar el vehículo que le incumbía, como en el presente asunto, el organismo de indemnización podrá interponer recurso con arreglo al Derecho nacional, además de contra el responsable o los responsables del accidente, contra dicho propietario, independientemente de la responsabilidad civil de este último en la producción del accidente.
- 57 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una norma nacional que establece que el organismo previsto en esa disposición tiene derecho a interponer recurso, además de contra el responsable o los responsables del accidente, contra la persona que estaba sujeta a la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación del vehículo que haya causado los daños indemnizados por este organismo, pero no había suscrito ningún contrato a tal efecto, aun cuando dicha persona no sea civilmente responsable del accidente en el que tales daños se produzcan.

### **Costas**

- 58 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Gran Sala) declara:

- 1) El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, Primera Directiva 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 sobre el control de la obligación de**

asegurar esta responsabilidad, en su versión modificada por la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, debe interpretarse en el sentido de que es obligatorio suscribir un contrato de seguro de la responsabilidad civil relativa a la circulación de un vehículo automóvil cuando el vehículo sigue estando matriculado en un Estado miembro y es apto para circular, pero se encuentra estacionado en un terreno privado por la mera decisión de su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo.

- 2) 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, en su versión modificada por la Directiva 2005/14, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una norma nacional que establece que el organismo previsto en esa disposición tiene derecho a interponer recurso, además de contra el responsable o los responsables del accidente, contra la persona que estaba sujeta a la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación del vehículo que haya causado los daños indemnizados por este organismo, pero no había suscrito ningún contrato a tal efecto, aun cuando dicha persona no sea civilmente responsable del accidente en el que tales daños se produzcan.

Firmas