En Sevilla a 11 de enero de 2018

PARA ENTENDER MEJOR LA SENTENCIA DEL TJUE (Sala Sexta) DE 20 DE DICIEMBRE DE 2017 recaída en "Procedimiento Prejudicial –Seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles – Directiva 2009/103/CE- Artículo 3, párrafo primero – Concepto de "circulación de vehículos"—Normativa nacional que excluye la conducción de vehículos automóviles por vías y terrenos que no son "aptos para la circulación", salvo aquellos que, sin tener tal aptitud, son no obstante "de uso común".

Asunto C-334/16

(AL FINAL PODÉIS VER COMO ANEXO EL TEXTO ÍNTEGRO DE LA SENTENCIA)

En fecha 20 de Diciembre de 2017 recayó una Sentencia del TJUE que afectaba a la legislación española. En ella se dirimía lo acontecido a la posible responsabilidad civil que debía asumir la compañía de seguros que tenía suscrito el contrato con el Ministerio de Defensa en relación a un accidente acontecido a un militar en el desarrollo de maniobras militares. La compañía se niega a abonar y después de algunos avatares jurídicos, la Audiencia Provincial de Albacete elevó cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea que ha terminado sentenciando estableciendo que la legislación española se opone a lo establecido a nivel europeo.

Pues bien, mediante el presente informe, pretendemos explicar y aclarar la Sentencia, explicando todo lo acontecido para que todos podamos entender las consecuencias de la Sentencia.

Ha sido un trabajo colectivo del despacho que se inició en el año 2012, con actuaciones judiciales en Córdoba, Sevilla, Madrid, Albacete y ahora Luxemburgo (sede del TJUE). En todo caso, se trata ahora de analizar para mayor conocimiento de

Calle Manzanilla, Local 4
41013-Sevilla
www.ayjabogados.com

todos, no sólo de los denominados "operadores jurídicos", qué implica esta Sentencia y sobre todo qué implica para los militares que son víctimas de accidentes en maniobras y ejercicios militares y la Compañía se niega a asumir responsabilidad alguna por no acontecer en los términos de la legislación española.

Todo ello, como se suele decir, salvo mejor criterio, claro está.

LOS HECHOS

D. José Luis Nuñez Torreiro, Teniente del Ejército, participaba el 28 de Junio de 2012 con su Unidad en unos ejercicios militares en Chinchilla (Albacete). Mientras realizaban un ejercicio nocturno con vehículos ligeros y luces de guerra, sufrió el vuelco del vehículo ANIBAL, en el que se desplazaba junto con un Soldado conductor.

Como consecuencia del accidente el Teniente sufrió una serie de daños personales.

La compañía de Seguros CHARTIS EUROPE S.A. que desde el 1 de Diciembre de 2011 es la adjudicataria del seguro colectivo de accidentes del Ejército de Tierra, y a instancias del Ministerio de Defensa que le da parte del accidente, responde en fecha 08.08.12 que "*el hecho descrito no puede ser entendido como hecho de la circulación*" y por lo tanto resuelve la compañía no hacerse cargo de las consecuencias derivadas del accidente.

ACTUACIONES JUDICIALES

Iniciamos el peregrinaje judicial y administrativo. Presentamos denuncia sobre los hechos porque entendíamos que había habido responsabilidad penal en los mandos que habían ordenado que se circulase por un lugar inadecuado para el vehículo en el que el Teniente se vio obligado a circular. Cerrada la vía penal, quedaba abierta la vía civil frente a la Compañía de Seguros que desde el principio se negaba a hacer frente a la indemnización, siempre con el mismo razonamiento: no es un hecho de circulación.

Calle Manzanilla, Local 4
41013-Sevilla
www.ayjabogados.com

En el procedimiento civil desarrollado en Albacete se expusieron nuestros razonamientos: los vehículos del ET son asegurados por la compañía por responsabilidad civil en caso de accidentes. Ahora resulta que en esa lista hay vehículos que más que difícilmente van a tener un accidente en una carretera, o en una autovía, puesto que, por ejemplo, el vehículo Aníbal donde iba el Teniente ciertamente no suele circular por estas vías. De tal modo, que el Ministerio de Defensa tiene suscrito un seguro que difícilmente va a abonar indemnización alguna puesto que lo normal es que nunca acontezca el accidente en lo que la ley establece como "hecho de la circulación".

Y ***¿qué quiere decir esto de hecho de la circulación?***

Veamos lo que dice nuestra legislación. El Art. 2 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor:

> "*1. A los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en este Reglamento, se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.*
>
> *2. No se entenderán hechos de la circulación:*
>
> *a) Los derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción del seguro especial previsto en la disposición adicional segunda.*
> *b) Los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de desplazamiento de esos vehículos por las*

Calle Manzanilla, Local 4
41013-Sevilla
www.ayjabogados.com

vías o terrenos mencionados en dicho apartado cuando no estuvieran realizando las tareas industriales o agrícolas que les fueran propias.

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

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

3. Tampoco tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso sí será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial, incluido el supuesto previsto en el artículo 382 de dicho Código Penal".

Así, comoquiera que los vehículos militares recogidos en la lista de amparo del seguro de responsabilidad suscrito por el Ministerio de Defensa difícilmente van a circular por vías aptas para la circulación, la conclusión es muy sencilla: que buen negocio se ha hecho.

Y todo ello pese a que supuestamente en la cláusula dos del pliego de prescripciones técnicas del contrato suscrito por la compañía se hace constar que:

"*Para todo el personal distinto del conductor, se excluyen los accidentes sufridos, que sean derivados de un hecho de circulación tal y como se define en el artículo 2 del Reglamento de Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto 1507/2008, de 12 de Septiembre.*

No obstante, los ocupantes se consideraran siempre incluidos, cuando el accidente se produzca en los vehículos al servicio del Ejército de Tierra en el interior de puertos, aeropuertos o bases militares, siempre que no exista

Calle Manzanilla, Local 4
41013-Sevilla
www.ayjabogados.com

cobertura por el seguro obligatorio de Responsabilidad Civil de vehículos a Motor".

Pero, por lo visto, la Compañía no tiene en cuenta esta cuestión y reitera de manera insistente que no se hace cargo de la indemnización porque no es un hecho de la circulación y la Administración no dice nada.

El Juez de Primera Instancia de Albacete, sin embargo, entiende que efectivamente no hay responsabilidad que asumir por parte de la compañía porque NO es un hecho de la circulación y dictaminó en este sentido.

Obviamente recurrimos en apelación e incluimos en el recurso una Sentencia del TJUE muy ilustrativa que establece una interpretación sobre el concepto "hecho de la circulación" más amplia que la que señala nuestra legislación; y es que nuestra legislación, en este sentido, favorece a la Compañía de Seguros, especialmente en los accidentes acontecidos, como en nuestro caso, en maniobras o ejercicios militares. La Sentencia del TJUE en cuestión es muy esclarecedora.

Me explico: La Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea CASO VNUK (SALA TERCERA) TRIGLAV de 4 Septiembre de 2014 (TJCE 2014, 297) es fruto también de una cuestión prejudicial interpretativa de la justicia de Eslovenia en relación a un accidente que produce daños personales ocasionados por un tractor en labores agrícolas. La Sentencia viene a establecer qué debe entenderse por "hecho de la circulación" a los efectos del artículo 3, apartado 1º de la primera 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 del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad. En efecto, partiendo de la base de que se trata de un concepto que no puede quedar a la decisión de cada Estado, el Tribunal europeo otorga un significado más amplio a los hechos circulatorios a los efectos de riesgos bajo la cobertura del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. El Tribunal de Justicia precisa el alcance de la protección de las víctimas de accidentes causados por vehículos. De este modo, todo accidente ocasionado al utilizar un vehículo conforme con su función habitual debe estar cubierto por el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículo a motor. Esto implica que la doble exigencia

Calle Manzanilla, Local 4
41013-Sevilla
www.ayjabogados.com

existente en la legislación española: el requisito "vehículo" y el requisito espacial, esto es, del lugar donde ocurre el accidente, ha quedado reducido exclusivamente al concepto vehículo, de tal modo que cuando el accidente acontece en el uso habitual del vehículo debe estar cubierto por el seguro de responsabilidad civil.

Esto es, que lo que importa es el uso habitual del vehículo no la vía donde acontezca el accidente. De tal manera que, como el caso, puesto que el uso del vehículo Aníbal donde iba de ocupante el Teniente estaba participando en unas maniobras militares y, por tanto, su uso es el habitual, no estaba haciendo nada distinto a lo presumible de estos vehículos. Dicho lo cual, es obvio que la compañía debía hacerse cargo de la indemnización.

La Audiencia Provincial de Albacete a la luz de lo que señalamos en el recurso de apelación, decide elevar cuestión prejudicial al TJUE para que le aclare estos temas aplicables al caso:

a) Si el concepto de "circulación de vehículos" –o "hecho de la circulación", puede ser determinado por la legislación nacional de un Estado miembro.
b) Si en caso afirmativo , dicho concepto puede excluir supuestos de circulación y en particular supuestos derivados del lugar donde se realice.
c) Si, del mismo modo, puede excluirse como "circulación" actividades determinadas del vehículo relacionadas con su finalidad o actividad o con la intención del conductor.

Siguiendo las normas del TJUE se publica el procedimiento para los posibles interesados, y con ello se persona en el mismo la UNIÓN ESPAÑOLA DE ENTIDADES ASEGURADORAS Y REASEGURADORAS (UNESPA), la asociación de las compañías de seguros que entiende que le puede afectar la decisión.

De este modo, tenemos enfrente a la compañía Chartis Europe Limited ahora AIG EUROPE LIMITED, Sucursal en España, una compañía de seguros de origen norteamericano, y la Asociación de Compañías de Seguros. Pero además, presentan observaciones el Gobierno Español, el Gobierno Alemán, el Gobierno de Irlanda y el del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Parece ser que lo que estamos debatiendo afecta a demasiados intereses.

Calle Manzanilla, Local 4
41013-Sevilla
www.ayjabogados.com

El Abogado General presenta sus conclusiones que aparentemente favorecen nuestros intereses, pero hasta que no resuelva el Tribunal no podemos tranquilizarnos.

Finalmente resuelve el TJUE en fecha 20 de Diciembre:

1) En relación a la primera y segunda cuestión planteada por la Audiencia, la decisión es contundente: no se puede excluir la responsabilidad civil. Como señala en los razonamientos: "El hecho de que, como se desprende del auto de remisión, el vehículo en cuestión circulara, cuando volcó, por un campo de maniobras militares cuyo acceso estaba prohibido a todo vehículo no militar y en una zona de dicho campo que no era apta para la circulación de vehículos de ruedas no puede influir sobre esta conclusión ni, por lo tanto, limitar la obligación de seguro que se desprende de esta disposición" (pf. 34). Clarito.
2) En relación a la tercera cuestión planteada por la Audiencia Provincial el TJUE es aún más contundente: comoquiera que lo que se pregunta nada tiene que ver con el caso ni siquiera se admite. Y es que como dice el pf 39: "en el caso de autos (…) los daños sufridos por el Sr. Núñez Torreiro resultaron de un accidente en el que estuvo implicado un vehículos de ruedas militar de tipo "Aníbal" que circulaba por una zona de un campo de maniobras militares destinada a vehículos de cadena. Por tanto, el litigio principal no se refiere al uso de este vehículo en el marco de actividades deportivas, industriales o agrícolas, en puertos o aeropuertos o para la comisión de un delito doloso", por tanto, "esta cuestión prejudicial es inadmisible".

En definitiva, lo que viene la Sentencia a declarar es que la normativa nacional, la legislación que hemos reseñado más arriba del Seguro de Responsabilidad Civil, en cuanto a lo del " hecho de circulación" como excluyente de responsabilidad se opone al art 3, párrafo primero de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de Septiembre de 2009, relativa al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

En fin, un problema para algunas compañías de seguros.

Calle Manzanilla, Local 4
41013-Sevilla
www.ayjabogados.com

CONCLUSIÓN: Soy consciente que esta Sentencia no sólo interesa a los militares porque tiene incidencia en abundante casuística de accidentes de tráfico que acontecen no sólo en nuestro país, pero lo importante ahora, en los que nos interesa, es que los militares que sufran accidentes en maniobras y ejercicios militares cuando son ocupantes de vehículos como en el caso presente, tendrán garantizado que la Compañía de seguros que suscriba el contrato con el Ministerio de Defensa asuma la indemnización por los daños que se les ocasionen sin que puedan excusarse nunca más en el concepto "hecho de la circulación".

Fdo. Miguel A. Carbajo Selles
Abogado

Calle Manzanilla, Local 4
41013-Sevilla
www.ayjabogados.com

Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)

de 20 de diciembre de 2017*

«Procedimiento prejudicial — Seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles — Directiva 2009/103/CE — Artículo 3, párrafo primero — Concepto de "circulación de vehículos" — Normativa nacional que excluye la conducción de vehículos automóviles por vías y terrenos que no son "aptos para la circulación", salvo aquellos que, sin tener tal aptitud, son no obstante "de uso común"»

En el asunto C-334/16,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la Audiencia Provincial de Albacete, mediante auto de 23 de mayo de 2016, recibido en el Tribunal de Justicia el 15 de junio de 2016, en el procedimiento entre

José Luis Núñez Torreiro

y

AIG Europe Limited, Sucursal en España, anteriormente Chartis Europe Limited, Sucursal en España,

Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por el Sr. C.G. Fernlund, Presidente de Sala, y los Sres. A. Arabadjiev (Ponente) y E. Regan, Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretario: Sra. L. Carrasco Marco, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 5 de abril de 2017;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de AIG Europe Limited, Sucursal en España, y Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa), por el Sr. J.J. Marín López, abogado;

– en nombre del Gobierno español, por la Sra. V. Ester Casas, en calidad de agente;

– en nombre del Gobierno alemán, por el Sr. T. Henze y la Sra. J. Mentgen, en calidad de agentes;

* Lengua de procedimiento: español.

– en nombre de Irlanda, por el Sr. A. Joyce y por las Sras. L. Williams y G. Hodge, en calidad de agentes, asistidos por la Sra. G. Gilmore, Barrister;

– en nombre del Reino Unido de Gran Bretaña y de Irlanda del Norte, por la Sra. J. Kraehling, en calidad de agente, asistida por el Sr. A. Bates, Barrister;

– en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. J. Rius y K.-P. Wojcik, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 14 de junio de 2017;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 3 y 5 de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO 2009, L 263, p. 11).

2 Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre el Sr. José Luis Núñez Torreiro, por un lado, y AIG Europe Limited, Sucursal en España, anteriormente Chartis Europe Limited, Sucursal en España (en lo sucesivo, «AIG»), y la Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (Unespa), por otro, en relación con el abono de una indemnización con arreglo al seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles (en lo sucesivo, «seguro obligatorio») como consecuencia de un accidente ocurrido en un campo de maniobras militares.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

3 Los considerandos 1, 2 y 20 de la Directiva 2009/103 enuncian:

«(1) La Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad [(DO 1972, L 103, p. 1; EE 13/02, p. 113)]; 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)], la [...] Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, [Tercera Directiva] relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles [(DO 1990, L 129, p. 33)] [y] la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles) [(DO 2000, L 181, p. 65)], han sido modificadas en varias ocasiones [...] y de forma sustancial. Conviene, en aras de una mayor racionalidad y claridad, proceder a la codificación de estas cuatro Directivas así como de la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las Directivas [72/166], [84/5], 88/357/CEE y

[90/232] del Consejo y la Directiva [2000/26] del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles [(DO 2005, L 149, p. 14)].

(2) El seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles [...] reviste especial importancia para los ciudadanos europeos, independientemente de si son titulares de una póliza o víctimas de un accidente. Es también de interés primordial para las empresas de seguros, ya que en la [Unión] constituye una parte importante del negocio de seguros no de vida. El seguro de vehículos automóviles incide también en la libre circulación de personas y vehículos. El fortalecimiento y consolidación del mercado interior del seguro de vehículos automóviles debe, por lo tanto, ser un objetivo fundamental de la actuación [de la Unión] en el sector de los servicios financieros.

[...]

(20) Es necesario garantizar a las víctimas de accidentes automovilísticos un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la [Unión] en que haya ocurrido el accidente.»

4 En virtud del artículo 1 de esta Directiva:

«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 de dicha Directiva establece:

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

Los daños que se cubran, así como las modalidades de dicho seguro, se determinarán en el marco de las medidas contempladas en el párrafo primero.

[...]

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

6 De conformidad con el artículo 5 de esta misma Directiva:

«1. Cada Estado miembro podrá establecer excepciones a las disposiciones del artículo 3 en lo que se refiere a ciertas personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, cuya relación se determinará por cada Estado, notificándola al resto de los Estados miembros y a la Comisión.

[...]

2. Cada Estado miembro podrá establecer excepciones a las disposiciones del artículo 3 en lo que se refiere a ciertos tipos de vehículos o ciertos vehículos que tengan una matrícula especial, cuya relación se determinará por este Estado, notificándose al resto de los Estados miembros y a la Comisión.

[...]»

7 El artículo 29 de la Directiva 2009/103 está así redactado:

«Quedan derogadas las Directivas [72/16], [84/5], [90/232], [2000/26] y [2005/14] [...].

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

Derecho español

8 El artículo 1 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, cuyo texto refundido fue aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre (BOE n.º 267, de 5 de noviembre de 2004, p. 3662) (en lo sucesivo, «Ley sobre responsabilidad civil y seguro de vehículos automóviles»), dispone lo siguiente:

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

[...]

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

9 El artículo 7, apartado 1, de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro de vehículos automóviles establece:

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

[...]»

10 El artículo 2 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (BOE n.º 222, de 13 de septiembre de 2008, p. 37487) (en lo sucesivo, «Reglamento sobre el seguro obligatorio»), está redactado en los siguientes términos:

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

[...]»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

11 El 28 de junio de 2012, el Sr. Núñez Torreiro, teniente del Ejército español, participaba en unos ejercicios militares nocturnos en un campo de maniobras militares situado en Chinchilla (Albacete) cuando el vehículo de ruedas militar todoterreno de tipo «Aníbal» (en lo sucesivo, «vehículo en cuestión»), asegurado por AIG con arreglo al seguro obligatorio, en el que viajaba como pasajero volcó, lo que le causó diversas lesiones. La zona por la que se desplazaba este vehículo no estaba destinada a vehículos de ruedas, sino a vehículos de cadena.

12 El Sr. Núñez Torreiro reclamó a AIG, sobre la base del artículo 7 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro de vehículos automóviles, el abono de una indemnización por un importe de 15 300,56 euros en concepto del daño sufrido debido al mencionado accidente.

13 AIG, invocando el artículo 1, apartado 6, de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro de vehículos automóviles, en relación con el artículo 2 del Reglamento sobre el seguro obligatorio, denegó el pago de este importe indicando que el accidente no había sido producto de un «hecho de la circulación», ya que había tenido lugar cuando el vehículo en cuestión circulaba por un campo de maniobras militares, de acceso restringido a toda clase de vehículos no militares. Según esta compañía de seguros, el mencionado terreno no era «apto para la circulación» ni, a mayor abundamiento, «de uso común», en el sentido del artículo 2 de dicho Reglamento.

14 El Sr. Núñez Torreiro interpuso una demanda contra AIG ante el Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de Albacete. Mediante sentencia de 3 de noviembre de 2015, dicho juzgado desestimó la demanda interpuesta por el interesado por considerar que sus lesiones no derivaban de un «hecho de la circulación», al haber transitado el vehículo en el que viajaba por un terreno no apto para la circulación ni de uso común.

15 El Sr. Núñez Torreiro interpuso recurso de apelación contra dicha sentencia ante el tribunal remitente, la Audiencia Provincial de Albacete, alegando que el artículo 1, apartado 6, de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro de vehículos automóviles, en relación con el artículo 2 del Reglamento sobre el seguro obligatorio, debía interpretarse de manera restrictiva, con arreglo a la jurisprudencia derivada de la sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), en la que el Tribunal de Justicia declaró que no puede excluirse la responsabilidad de la aseguradora si la utilización del vehículo es conforme con su función habitual.

16 El tribunal remitente alberga dudas en cuanto a la compatibilidad de los artículos 1, apartado 6, y 7, apartado 1, de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro de vehículos automóviles, en relación con el artículo 2 del Reglamento sobre el seguro obligatorio, con el artículo 3 de la Directiva 2009/103, ya que estas disposiciones de Derecho nacional tienen por efecto que, en determinadas situaciones, como las que son objeto del litigio del que conoce, la responsabilidad derivada del uso de vehículos automóviles no deba estar obligatoriamente cubierta por un seguro. El tribunal remitente considera que las únicas excepciones a esta obligación son las previstas en el artículo 5 de la mencionada Directiva. Además, ese tribunal señala que, en la sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), el Tribunal de Justicia declaró, en particular, que el concepto de «circulación de vehículos», en el sentido del artículo 3 de la Directiva 2009/103, no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro.

17 Según el tribunal remitente, de ello se deduce que los Estados miembros sólo pueden establecer excepciones a la obligación de seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles o al concepto de «circulación de vehículos», bien en el marco del artículo 5 de la Directiva 2009/103, bien cuando la utilización del vehículo en cuestión no sea conforme con su función habitual. Por tanto, las excepciones al concepto de «hecho de la circulación» derivadas de la limitación de tales hechos, en virtud del artículo 2, apartado 1, del Reglamento sobre el seguro obligatorio, a los que se producen en terrenos «aptos para la circulación» o que «sin tener tal aptitud

sean de uso común» son incompatibles con el Derecho de la Unión. A su juicio ocurre lo mismo con el artículo 2, apartados 2 y 3, de ese Reglamento, que establece una excepción a la obligación de seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles en relación con el uso de dichos vehículos en circuitos deportivos, puertos y aeropuertos y como instrumentos de actividades industriales o agrícolas o de comisión de delitos dolosos.

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

«1) Si el concepto de "circulación de vehículos" —o "hecho de la circulación"—, como riesgo del seguro de responsabilidad civil por el uso y circulación de vehículos a motor, al que se refiere la legislación comunitaria (entre otras, la Directiva [2009/103] en su artículo 3) puede ser determinado por la legislación nacional de un Estado miembro de modo distinto a como lo determina la legislación comunitaria.

2) Si, en caso afirmativo, dicho concepto puede excluir (además de a determinadas personas, matrículas o tipos de vehículos, según reconoce el art. 5.1 y 2 de la Directiva citada) supuestos de circulación según el lugar donde se realice, como sería por vías o terrenos "no aptos" para la circulación.

3) Si, del mismo modo, puede excluirse como "hecho de la circulación" actividades determinadas del vehículo relacionadas con su finalidad (como pudiera ser su uso deportivo, industrial o agrícola) o relacionadas con la intención del conductor (como pudiera ser la comisión de un delito doloso con el vehículo).»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre las cuestiones prejudiciales primera y segunda

19 Mediante sus cuestiones prejudiciales primera y segunda, que procede examinar conjuntamente, el tribunal remitente pide que se dilucide, sustancialmente, si el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional, como la controvertida en el litigio principal, que permite excluir de la cobertura del seguro obligatorio los daños producidos con ocasión de la conducción de vehículos automóviles por vías y terrenos no «aptos para la circulación», salvo aquellos que, sin tener tal aptitud, sean no obstante «de uso común».

20 Estas cuestiones prejudiciales se basan, en el caso de autos, en la premisa de que, en virtud de la normativa española, los daños resultantes de la circulación de vehículos automóviles por un campo de maniobras militares, como aquel de que se trata en el litigio principal, pueden estar excluidos de la cobertura del seguro obligatorio debido a que dicho terreno no es apto para la circulación de vehículos y tampoco es «de uso común», en el sentido del artículo 2, apartado 1, del Reglamento sobre el seguro obligatorio.

21 A este respecto, el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 establece que cada Estado miembro adoptará todas las medidas apropiadas, sin perjuicio de la aplicación del artículo 5 de dicha 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.

22 Con carácter preliminar, debe precisarse que un vehículo de ruedas militar de tipo «Aníbal», como aquel sobre el que versa el litigio principal, está incluido en el concepto de «vehículo» recogido en el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, dado que es un «vehículo automóvil destinado a circular

por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea». Por otro lado, es pacífico que ese vehículo tiene su estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro y que no le es aplicable ninguna excepción adoptada en virtud del artículo 5 de la citada Directiva.

23 Para aportar una respuesta útil a las cuestiones prejudiciales planteadas, es necesario determinar si circunstancias como las controvertidas en el litigio principal están incluidas en el concepto de «circulación de vehículos» en el sentido del artículo 3, párrafo primero, de dicha Directiva.

24 Sobre este particular, debe recordarse que el Tribunal de Justicia ha declarado que ese mismo concepto, en el sentido del artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166 (en lo sucesivo, «Primera Directiva»), cuyo contenido corresponde en esencia al del artículo 3, párrafos primero y segundo, de la Directiva 2009/103, no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro, sino que constituye un concepto autónomo del Derecho de la Unión que debe interpretarse, con arreglo a reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, teniendo en cuenta, en particular, el contexto de esta disposición y los objetivos de la normativa de la que forma parte (véanse, en este sentido, las sentencias de 4 de septiembre de 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, apartados 41 y 42, y de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, apartado 31).

25 A este respecto, como enuncia el considerando 1 de la Directiva 2009/103, ésta ha codificado la Primera Directiva, la Directiva 84/5, la Directiva 90/232, la Directiva 2000/26 y la Directiva 2005/14. Estas Directivas han precisado progresivamente las obligaciones de los Estados miembros en materia de seguro obligatorio. Estas últimas Directivas tenían como objetivo, por una parte, garantizar la libre circulación tanto de los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la Unión como de los ocupantes de dichos vehículos y, por otra parte, garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos recibieran un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Unión en que hubiera ocurrido el accidente (véanse, en este sentido, las sentencias de 23 de octubre de 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, apartado 26; de 4 de septiembre de 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, apartado 50, y de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, apartado 32).

26 Se desprende de los considerandos 2 y 20 de la Directiva 2009/103 que ésta persigue, esencialmente, los mismos objetivos.

27 Además, la evolución de la normativa de la Unión en materia de seguro obligatorio pone de manifiesto que el legislador de la Unión ha perseguido y reforzado de modo constante el objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por estos vehículos (véanse, en este sentido, las sentencias de 4 de septiembre de 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, apartados 52 a 55, y de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, apartado 33).

28 Se desprende de las anteriores consideraciones que el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada disposición no se limita a las situaciones de circulación vial, es decir, de circulación por la vía pública, sino que incluye cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual (véanse, en este sentido, las sentencias de 4 de septiembre de 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, apartado 59, y de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, apartado 34).

29 Sobre este particular, el Tribunal de Justicia ha precisado que, en la medida en que los vehículos automóviles a los que se refiere el artículo 1, punto 1, de la Primera Directiva, cuyo tenor corresponde al del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, independientemente de sus características, están destinados a un uso habitual como medios de transporte, está incluida en este concepto toda utilización de un vehículo como medio de transporte (sentencia de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, apartados 37 y 38).

30 Por otra parte, el Tribunal de Justicia ha declarado que el alcance del mencionado concepto no depende de las características del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil (sentencia de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, apartado 35).

31 Además, ninguna disposición de la Directiva 2009/103 limita el alcance de la obligación de seguro, y de la protección que esta obligación pretende conferir a las víctimas de accidentes causados por vehículos automóviles, a los casos de utilización de estos vehículos en determinados terrenos o en determinadas vías (véase, en este sentido, la sentencia de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, apartado 36).

32 En el caso de autos, consta que el vehículo en cuestión estaba siendo utilizado como medio de transporte en el momento en que volcó, lesionando así al Sr. Núñez Torreiro.

33 Por consiguiente, un uso de esta índole está incluido en el concepto de «circulación de vehículos» en el sentido del artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103.

34 El hecho de que, como se desprende del auto de remisión, el vehículo en cuestión circulara, cuando volcó, por un campo de maniobras militares cuyo acceso estaba prohibido a todo vehículo no militar y en una zona de dicho campo que no era apta para la circulación de vehículos de ruedas no puede influir sobre esta conclusión ni, por lo tanto, limitar la obligación de seguro que se desprende de esta disposición.

35 Pues bien, una normativa como la controvertida en el litigio principal tiene como consecuencia que el alcance de la cobertura del seguro obligatorio dependa de las características del terreno en el que se use el vehículo automóvil. En efecto, permite limitar el alcance de la obligación general de seguro que los Estados miembros están obligados a instaurar en su Derecho interno, en virtud del artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, y, por lo tanto, la protección que esta obligación pretende conferir a las víctimas de accidentes causados por vehículos automóviles, a los casos de utilización de estos vehículos en determinados terrenos o en determinadas vías.

36 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a las cuestiones prejudiciales primera y segunda que el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional, como la controvertida en el litigio principal, que permite excluir de la cobertura del seguro obligatorio los daños producidos con ocasión de la conducción de vehículos automóviles por vías y terrenos no «aptos para la circulación», salvo aquellos que, sin tener tal aptitud, sean no obstante «de uso común».

Sobre la tercera cuestión prejudicial

37 Mediante su tercera cuestión prejudicial, el tribunal remitente desea saber, sustancialmente, si el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional, como la contenida en los artículos 1, apartado 6, y 7, apartado 1, de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro de vehículos automóviles, en relación con el artículo 2, apartados 2 y 3, del Reglamento sobre el seguro obligatorio, que excluye de la cobertura del seguro obligatorio los daños resultantes del uso de vehículos en el marco de actividades deportivas, industriales y agrícolas, en puertos y aeropuertos y para la comisión de un delito doloso.

38 En ese sentido, ha de recordarse que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, las cuestiones sobre la interpretación del Derecho de la Unión planteadas por el juez nacional en el marco fáctico y normativo definido bajo su responsabilidad y cuya exactitud no corresponde verificar al Tribunal de Justicia disfrutan de una presunción de pertinencia. La negativa del Tribunal de Justicia a pronunciarse sobre una petición de decisión prejudicial presentada por un órgano jurisdiccional nacional sólo es posible cuando resulta patente que la interpretación solicitada del Derecho de la

Unión no tiene relación alguna con la realidad o con el objeto del litigio principal, cuando el problema es de naturaleza hipotética o cuando el Tribunal de Justicia no dispone de los elementos de hecho o de Derecho necesarios para responder eficazmente a las cuestiones planteadas (sentencia de 20 de julio de 2017, Piscarreta Ricardo, C-416/16, EU:C:2017:574, apartado 56 y jurisprudencia citada).

39 En el caso de autos, se desprende del auto de remisión que los daños sufridos por el Sr. Núñez Torreiro resultaron de un accidente en el que estuvo implicado un vehículo de ruedas militar de tipo «Aníbal» que circulaba por una zona de un campo de maniobras militares destinada a vehículos de cadena. Por tanto, el litigio principal no se refiere al uso de ese vehículo en el marco de actividades deportivas, industriales o agrícolas, en puertos o aeropuertos o para la comisión de un delito doloso.

40 En estas circunstancias, es manifiesto que la interpretación del artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 solicitada mediante la tercera cuestión prejudicial carece de cualquier relación con la realidad o con el objeto del litigio principal y, en consecuencia, que esta cuestión prejudicial es inadmisible.

Costas

41 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 (Sala Sexta) declara:

El artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional, como la controvertida en el litigio principal, que permite excluir de la cobertura del seguro obligatorio los daños producidos con ocasión de la conducción de vehículos automóviles por vías y terrenos no «aptos para la circulación», salvo aquellos que, sin tener tal aptitud, sean no obstante «de uso común».

Fernlund Arabadjiev Regan

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 20 de diciembre de 2017.

El Secretario
A. Calot Escobar

El Presidente de la Sala Sexta
C.G. Fernlund