SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)
de 9 de febrero de 1984 *

En el asunto 344/82,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, por la Cour d'appel de Paris, destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

SA Gambetta Auto

y

Bureau Central Français,

Fonds de Garantie Automobile,

una decisión prejudicial sobre la interpretación 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 responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 103, p. 1; EE 13/02, p. 113) y en particular del concepto de «estacionamiento habitual de un vehículo»,

* Lengua de procedimiento: francés.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por los Sres.: T. Koopmans, Presidente de Sala, A. O'Keeffe y G. Bosco, Jueces;

Abogado General, Sir Gordon Slynn;
Secretario: Sr. P. Heim;

dicta la siguiente

Sentencia

(No se transcriben los antecedentes de hecho.)

Fundamentos de Derecho

1 Mediante resolución de 21 de diciembre de 1982, recibida en el Tribunal de Justicia el 29 de diciembre siguiente, la Cour d'appel de Paris planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, una cuestión prejudicial sobre la interpretación 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 responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 103, p. 1; EE 13/02, p. 113) y en particular del concepto de «estacionamiento habitual de un vehículo».

2 Dicha cuestión se suscitó en el marco de un litigio entre la sociedad Gambetta Auto y el Bureau central français des sociétés d'assurance contre les accidents d'automobiles (BCF) y el Fonds de garantie automobile (FGA), creado para cubrir los siniestros provocados por vehículos no asegurados respecto a los cuales no interviene el BCF.

3 En efecto, un vehículo perteneciente a la sociedad Gambetta Auto sufrió daños, encontrándose estacionado en París el 19 de julio de 1979, causados por un vehículo que llevaba una placa de matrícula austriaca cuyo conductor se dio a la fuga. El permiso de circulación del vehículo austriaco había sido retirado el 9 de marzo de 1979 y el seguro había sido resuelto el 7 de marzo de 1979. Por otra parte, el propietario del vehículo no pudo ser habido.

4 El tribunal d'instance del distrito IX de Paris rechazó la petición de indemnización formulada por la société Gambetta Auto y ésta interpuso apelación contra esta sentencia. Lo mismo ante el Tribunal d'instance que ante la Cour d'appel, la sociedad Gambetta Auto invocó la Directiva del Consejo de 24 de abril de 1972, que trata de suprimir, dentro de la Comunidad, el control de la «carta verde» para los vehículos «estacionados habitualmente» en un Estado miembro –o en un país tercero– respecto a los cuales las oficinas nacionales hayan concluido un acuerdo de garantía. Este acuerdo se celebró el 16 de octubre de 1972. La sociedad Gambetta y el BCF han mantenido interpretaciones opuestas del concepto de «estacionamiento habitual»; para la sociedad Gambetta Auto, este concepto significa el territorio del Estado cuya placa de inmatriculación lleva el vehículo, sin que procede averiguar está en curso de validez o no; por el contrario, el BCF, afianzaba a la oficina austriaca y actuaba por orden y cuenta de esta última. afirmó que una matrícula resuelta –como en el caso de autos– debe asimilarse a una matrícula falsa y por consiguiente excluye la aplicación de la Directiva comunitaria y del acuerdo de garantía concluido entre las oficinas de seguro, impidiendo en este caso cualquier garantía de la oficina austriaca y por lo tanto del BCF.

5 La cuestión planteada por la cour d'appel de Paris es la siguiente:

«Suponiendo que el estacionamiento habitual de un vehículo automóvil, a los efectos de la Directiva del Consejo de las Comunidades Europeas de 24 de abril de 1972, significa el territorio del Estado en el que fue matriculado ¿se puede y se debe considerar que tiene su estacionamiento habitual en un país un coche que se ha comprobado que lleva una placa de matrícula de dicho país, cuando las autoridades competentes hayan declarado que, en la fecha de dicho contrato, se había anulado definitivamente el permiso de circulación de dicho automóvil?»

6 La Directiva del Consejo de 24 de abril de 1972 estableció un sistema cuyas características esenciales se encuentran claramente expuestas en los tres últimos considerandos:

«considerando que puede suprimirse el control de la carta verde para los vehículos estacionados habitualmente en un Estado miembro que penetren en el territorio de otro Estado miembro, basándose en un acuerdo entre las seis oficinas nacionales de seguros, como resultado del cual, cada oficina nacional garantizará, en las condiciones que estipule la legislación nacional, la indemnización de los daños que pudieran ser objeto de reparación, causados en su territorio por un vehículo asegurado o no;

considerando que este acuerdo de garantía se basa en la presunción de que todo vehículo automóvil comunitario que circula por el territorio de la Comunidad está asegurado; que es conveniente establecer en cada legislación nacional la obligación de asegurar la responsabilidad civil resultante de estos vehículos mediante una cobertura que sea válida a nivel de todo el territorio comunitario; que sin embargo las legislaciones nacionales podrán establecer excepciones para ciertas personas y cierto tipo de vehículos;

considerando que el régimen previsto en la Directiva podría extenderse a los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un país tercero con el que las oficinas nacionales de los seis Estados miembros hubiesen concluido un acuerdo similar».

7 El apartado 1 del artículo 2 de la Directiva establece que cada Estado miembro se abstendrá de realizar el control del seguro de responsabilidad civil que resulte de la circulación de vehículos, cuando éstos tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro.

8 Para los vehículos como el que es objeto del presente caso, el apartado 4 del artículo 1 dispone que por «territorio en el que se estaciona habitualmente el vehículo» hay que entender «territorio del Estado en que está matriculado el vehículo».

9 El apartado 2 del artículo 2 dispone:

«En lo que se refiere a los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de uno de los Estados miembros, las disposiciones de la presente Directiva, exceptuando los artículos 3 y 4, tendrán efecto:

– una vez concluido un acuerdo entre las seis oficinas nacionales de seguros en virtud del cual cada oficina nacional afiance la resolución de los siniestros ocurridos en su territorio que hayan sido provocados por la circulación de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro, estén o no asegurados, en las condiciones que establezca su propia legislación nacional sobre el seguro obligatorio;

– a partir de la fecha establecida por la Comisión, después de que ésta constate, en colaboración con los Estados miembros, la existencia de tal acuerdo;

– durante el período de vigencia de dicho acuerdo.»

10 El apartado 2 del artículo 7 dispone:

«Los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en un tercer país se considerarán como vehículos que habitualmente se estacionan en la Comunidad, en el caso de que las oficinas nacionales de todos los Estados miembros afiancen, de forma individual, el pago de los siniestros acaecidos en su territorio y provocados por la circulación de dichos vehículos, cada una en las condiciones establecidas por su propia legislación nacional relativa al seguro obligatorio.»

11 El régimen establecido de este modo por la Directiva se extendió, mediante un acuerdo complementario celebrado el 12 de diciembre de 1973 entre las oficinas nacionales, a los vehículos que tuvieran su estacionamiento habitual en el territorio de determinados países terceros: Suecia, Finlandia, Noruega, Austria y Suiza, con arreglo a los principios de apartado 2 del artículo 7 de la Directiva; mediante este acuerdo, cuyo período de vigencia es indeterminado y que puede resolverse con un preaviso de doce meses, las oficinas nacionales de los Estados miembros garantizan la indemnización de los siniestros

producidos en su territorio y provocados por la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de uno de dichos países terceros citados. La letra c) del artículo 2 del acuerdo establece que se considerará que tienen su estacionamiento habitual en uno de los países contemplados en la letra a) del artículo 1 «los vehículos que estén matriculados en él».

Como complemento de la Directiva de 24 de abril de 1972, es preciso mencionar la segunda Decisión 74/167/CEE de la Comisión, de 6 de febrero de 1974, relativa a la aplicación de la Directiva del Consejo antes citada (DO L 87, p. 14; EE 13/03, p. 211) que fija en el 15 de mayo de 1974 la fecha a partir de la cual «cada Estado miembro se abstendrá de realizar el control del seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos, cuando éstos tengan su estacionamiento habitual en el territorio de Suecia, Finlandia, Noruega, Austria y Suiza y sean objeto de la Convención de las oficinas nacionales de seguros de 12 de diciembre de 1973» (artículo 1).

12 Ante el Tribunal de Justicia, el BCF alegó que entendía su deber de presentar observaciones distintas de las que había presentado ante los órganos jurisdiccionales franceses y apoyó las pretensiones de la sociedad Gambetta Auto, en el sentido de que el vehículo de que se trata tenía su «estacionamiento habitual» en Austria a los efectos de la Directiva. El Gobierno italiano y la Comisión propusieron la misma interpretación.

13 Procede recordar que la Directiva trata de suprimir el control de la carta verde en la frontera. A este respecto es imprescindible que el Estado en que tiene su estacionamiento el vehículo sea fácilmente identificable, lo que se garantiza mediante la entrega de una placa de matrícula. En efecto, exigir que esta placa esté en curso de validez equivaldría a sustituir el control de la carta verde por una comprobación sistemática de la matrícula y privaría a la Directiva de toda efectividad.

14 De ahí se sigue que, para la aplicación de la Directiva del Consejo, el vehículo que lleva dicha placa debe considerarse que tiene su estacionamiento en el territorio en que está matriculado incluso si entre tanto le ha sido retirado el permiso de circulación.

15 Por las razones expuestas más arriba, es menester, pues, responder a la cuestión planteada que, cuando un vehículo lleva una placa de matrícula expedida conforme a Derecho, se debe considerar que dicho vehículo tiene su estacionamiento habitual, a los efectos de la Directiva 72/166, en el territorio del Estado en que está matriculado, incluso si en la época de que se trata se hubiera retirado la autorización para utilizar el vehículo.

Costas

16 Los gastos efectuados por el Gobierno de la República Italiana y la Comisión, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. 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.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

pronunciándose sobre la cuestión planteada por la cour d'appel de Paris, mediante resolución de 22 de febrero de 1983, declara:

Cuando un vehículo lleva una placa de matrícula expedida conforme a Derecho, se debe considerar que dicho vehículo tiene su estacionamiento habitual, a los efectos de la Directiva 72/166/CEE, en el territorio del

Estado en que está matriculado, incluso si en la época de que se trata se hubiera retirado la autorización para utilizar el vehículo.

Koopmans O'Keeffe Bosco

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 9 de febrero de 1984.

El Secretario
por orden
H.A. Rühl
Administrador principal

El Presidente de la Sala Primera
T. Koopmans