Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)

de 10 de junio de 2021 *

«Procedimiento prejudicial — Seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles — Directiva 2009/103/CE — Artículo 1, puntos 1 y 2 — Artículo 3, párrafos primero, segundo y último — Concepto de "vehículo" — Obligación de cobertura de los daños materiales — Alcance — Accidente de tráfico en el que está implicado un vehículo articulado cuyos elementos son objeto de seguros obligatorios distintos — Daños causados al semirremolque por la cabeza tractora a la que estaba enganchado cuando se produjo ese accidente — Interpretación de la normativa nacional que excluye la cobertura de estos daños por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación del camión-tractor»

En el asunto C-923/19,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Tribunal Supremo, mediante auto de 28 de noviembre de 2019, recibido en el Tribunal de Justicia el 17 de diciembre de 2019, en el procedimiento entre

Van Ameyde España, S. A.

y

GES, Seguros y Reaseguros, S. A.,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por el Sr. E. Regan, Presidente de Sala, y los Sres. M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos e I. Jarukaitis (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. M. Bobek;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de Van Ameyde España, S. A., por la Sra. M. I. Castizo Reyes, procuradora, y el Sr. V. Muñoz Mundina, abogado;

– en nombre de GES, Seguros y Reaseguros, S. A., por el Sr. A. M. Álvarez-Buylla Ballesteros, procurador, y el Sr. J. A. Moreno Martínez de Azcoytia, abogado;

– en nombre del Gobierno español, por la Sra. M. J. Ruiz Sánchez, en calidad de agente;

* Lengua de procedimiento: español.

– en nombre de la Comisión Europea, por la Sra. H. Tserepa-Lacombe y el Sr. J. Rius, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 23 de febrero de 2021;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 3, párrafo último, 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), en relación con el artículo 1 de esta misma Directiva.

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre Van Ameyde España, S. A. (en lo sucesivo, «Van Ameyde»), y GES, Seguros y Reaseguros, S. A. (en lo sucesivo, «GES Seguros»), en relación con una demanda de indemnización de los daños materiales causados a un semirremolque en un accidente de tráfico en el que se vio involucrado un vehículo articulado.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

3 La Directiva 2009/103 enuncia, en sus considerandos 1 a 3 y 20, lo siguiente:

«(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 Segunda Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, 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 Tercera Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, 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 (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 (seguro 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 Europea] 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. […]

(3) Cada Estado miembro debe tomar todas las medidas útiles para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio esté cubierta por un seguro. Los daños cubiertos, así como las modalidades de dicho seguro, están determinados en el marco de dichas medidas.

[…]

(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 El artículo 1 de esta Directiva contiene las siguientes definiciones:

«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;

2) "perjudicado": toda persona que tiene derecho a la reparación del daño causado por un vehículo;

[…]».

5 El artículo 3 de la citada Directiva, titulado «Obligación de asegurar los vehículos automóviles», dispone lo siguiente:

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

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

[…]

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

6 El artículo 5 de la misma Directiva, titulado «Excepciones a la obligación de asegurar los vehículos automóviles», preceptúa lo siguiente:

«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 [Europea].

[…]

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 A tenor del artículo 12 de la Directiva 2009/103, titulado «Categorías especiales de víctimas»:

«1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, párrafo segundo, el seguro a que se hace referencia en el artículo 3 cubrirá la responsabilidad por daños corporales de todos los ocupantes, con excepción del conductor, derivados de la circulación de un vehículo.

2. Los miembros de la familia del titular de la póliza, del conductor o de cualquier otra persona cuya responsabilidad civil esté comprometida en el siniestro y cubierta por el seguro mencionado en el artículo 3, no podrán ser excluidos en razón de dicho vínculo de parentesco del beneficio del seguro de daños corporales por ellos sufridos.

3. El seguro mencionado en el artículo 3 cubrirá los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas, quienes, como consecuencia de un accidente en el que intervenga un vehículo automóvil, tendrán derecho a ser indemnizados de conformidad con el Derecho civil nacional.

El presente artículo se entenderá sin perjuicio de la responsabilidad civil, ni del importe de la indemnización.»

Derecho español

8 El texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre (BOE n.º 267, de 5 de noviembre de 2004, p. 36662), en su versión aplicable al litigio principal (en lo sucesivo, «Ley sobre el seguro de vehículos automóviles»), establece en el apartado 1 de su artículo 1, titulado «De la responsabilidad civil», lo siguiente:

«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.

[…]

En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta ley.

[…]

El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con este por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1.903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.

[…]»

9 El artículo 2 de la Ley sobre el seguro de vehículos automóviles, titulado «De la obligación de asegurarse», dispone en su apartado 1, párrafo primero, lo siguiente:

«Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que

se refiere el artículo 1. No obstante, el propietario quedará relevado de tal obligación cuando el seguro sea concertado por cualquier persona que tenga interés en el aseguramiento, quien deberá expresar el concepto en que contrata.»

10 El artículo 5 de esta Ley, titulado «Ámbito material y exclusiones», precisa en su apartado 2 lo siguiente:

«La cobertura del seguro de suscripción obligatoria tampoco alcanzará a los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas ni por los bienes de los que resulten titulares el tomador, el asegurado, el propietario o el conductor, así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores.»

11 El Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre (BOE n.º 222, de 13 de septiembre de 2008, p. 37487; en lo sucesivo, «Reglamento del seguro obligatorio de vehículos automóviles»), prescribe en su artículo 1, apartado 1, lo siguiente:

«Tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la obligación de aseguramiento, todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, […]. Se exceptúan de la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos […]».

12 El artículo 19 del Reglamento del seguro obligatorio de vehículos automóviles, titulado «Concurrencia de daños y causantes», dispone en su apartado 2 lo siguiente:

«Si a consecuencia de un mismo siniestro en el que intervengan dos o más vehículos, cubiertos por sus respectivos seguros obligatorios, se producen daños a terceros, cada asegurador de los vehículos causantes contribuirá al cumplimiento de las obligaciones que del hecho se deriven teniendo en cuenta, cuando se pueda determinar, la entidad de las culpas concurrentes y, en caso de no poder ser determinadas, de conformidad con lo que se hubiera pactado en los acuerdos entre aseguradoras; en defecto de lo anterior, cada asegurador contribuirá proporcionalmente a la potencia de los respectivos vehículos.

Cuando los dos vehículos intervinientes fueran una cabeza tractora y el remolque o semirremolque a ella enganchado, o dos remolques o semirremolques, y no pudiera determinarse la entidad de las culpas concurrentes, cada asegurador contribuirá al cumplimiento de dichas obligaciones de conformidad con lo pactado en los acuerdos entre aseguradoras o, en su defecto, en proporción a la cuantía de la prima anual de riesgo que corresponda a cada vehículo designado en la póliza de seguro suscrita.»

Litigio principal y cuestión prejudicial

13 El 3 de abril de 2014 se produjo un accidente de tráfico en el que se vio implicado un vehículo articulado formado por un camión-tractor y un semirremolque, y a raíz del cual sufrió daños el semirremolque. Ha quedado acreditado que el accidente se debió a la negligencia del conductor del camión-tractor y que los daños causados al semirremolque son imputables exclusivamente a aquel.

14 El camión-tractor era propiedad de Doctrans Transportes Rodoviarios de Mercadería Lda, sociedad portuguesa, y la responsabilidad civil obligatoria derivada de su circulación estaba asegurada por la sociedad Açoreana, también portuguesa, representada en España por Van Ameyde. El semirremolque pertenecía a Caixarenting, S. A. U., que lo había arrendado en régimen de arrendamiento financiero a

Primafrío, S. L. Esta última había suscrito, para la cobertura de los daños materiales sufridos por el semirremolque, una póliza de seguro con GES Seguros, habiéndose suscrito el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación del semirremolque con Seguros Bilbao, S. A., que no es parte en el litigio pendiente ante el órgano jurisdiccional remitente.

15 Al haber abonado GES Seguros a Primafrío la cantidad de 34 977,33 euros en concepto de indemnización por los daños causados al semirremolque, aquella interpuso el 13 de marzo de 2015 ante el Juzgado de Primera Instancia n.º 1 de La Palma del Condado una demanda por la que solicitaba que se condenara a Van Ameyde al pago, en concepto de indemnización, de dicha cantidad, más los intereses legales. En apoyo de su demanda, GES Seguros alegaba en particular que, conforme a la normativa vigente cuando ocurrieron los hechos del litigio principal, el camión-tractor y el semirremolque eran vehículos independientes, pertenecientes a propietarios distintos y cada uno cubierto por un seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de su circulación, por lo que no podía considerarse que el semirremolque fuera la carga de la cabeza tractora ni una cosa transportada por esta, en el sentido del artículo 5, apartado 2, de la Ley sobre el seguro de vehículos automóviles. Por consiguiente, según GES Seguros, la exclusión de la cobertura del seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, prevista en dicha disposición, no era aplicable. Van Ameyde se opuso al recurso.

16 Dado que la demanda fue desestimada mediante sentencia de 14 de julio de 2016, por entenderse que el semirremolque debía considerarse una carga o una cosa transportada por el camión-tractor, GES Seguros interpuso recurso de apelación ante la Audiencia Provincial de Huelva, que lo estimó mediante sentencia de 22 de diciembre de 2016.

17 Esta audiencia provincial consideró que la exclusión de la cobertura del seguro obligatorio prevista en el artículo 5, apartado 2, de la Ley sobre el seguro de vehículos automóviles respecto a los daños materiales causados a las cosas transportadas en el vehículo asegurado no era aplicable y que, por consiguiente, los daños causados al semirremolque sí estaban cubiertos por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación del camión-tractor. A juicio de dicho órgano jurisdiccional, no podía considerarse que el semirremolque fuera la carga del camión-tractor puesto que, en particular, tal exclusión no hace referencia a los daños causados a las cosas transportadas «por» el vehículo asegurado, sino a las cosas transportadas «en» el vehículo asegurado.

18 Van Ameyde interpuso recurso de casación contra la citada sentencia de 22 de diciembre de 2016 ante el Tribunal Supremo, el órgano jurisdiccional remitente, alegando que, con arreglo al mencionado artículo 5, apartado 2, los daños causados al semirremolque están excluidos de la cobertura del seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación del camión-tractor. A este respecto, Van Ameyde sostiene concretamente que, cuando se produjo el accidente, el camión-tractor y el semirremolque formaban una «unidad funcional».

19 El órgano jurisdiccional remitente indica que, aunque el camión-tractor y el semirremolque son vehículos independientes, sujetos por separado, como tales, a la obligación de seguro, la Directiva 2009/103 no contiene ninguna disposición expresa relativa a la forma en que debe determinarse la responsabilidad, ni frente a terceros ni entre sí, en caso de accidente en el que esté implicado un vehículo articulado, compuesto por estos dos elementos. No obstante, precisa que, según su propia jurisprudencia, la responsabilidad de los distintos elementos de un vehículo articulado frente a terceros perjudicados es solidaria y que el artículo 19, apartado 2, del Reglamento del seguro obligatorio de vehículos automóviles regula el reparto interno de responsabilidades. Arguye que, sin embargo, esta disposición no determina cómo deben repartirse la responsabilidad los aseguradores de los distintos vehículos que conforman un vehículo articulado cuando, como sucede en el asunto del que conoce, los daños sufridos por uno de ellos sean exclusivamente imputables al otro. Concluye que dicha disposición no permite responder a la cuestión de si los daños materiales causados al semirremolque deben estar cubiertos por el seguro obligatorio de responsabilidad civil de la cabeza tractora.

20 A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente cita el artículo 5, apartado 2, de la Ley sobre el seguro de vehículos automóviles y señala que las interpretaciones opuestas de dicha disposición, efectuadas en casos como este en primera instancia y en apelación, se encuentran también en la jurisprudencia de las audiencias provinciales. Como debe resolver este conflicto, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si la interpretación de esa disposición en el sentido de que excluye de la cobertura del seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un camión-tractor los daños causados al semirremolque que lleva enganchado en casos como los pendientes ante él, por considerarse que el semirremolque es equiparable a la carga del camión-tractor o a las cosas transportadas por este, o incluso por considerarse que el camión-tractor y el semirremolque forman un solo vehículo cuyos respectivos seguros obligatorios cubrirían únicamente los daños materiales causados a terceros distintos de los propietarios de uno y otro vehículo, menoscaba o disminuye la cobertura de los daños materiales por el seguro obligatorio de vehículos automóviles que prevé el artículo 3, párrafo último, de la Directiva 2009/103, en relación con el artículo 1 de esta.

21 En tales circunstancias, el Tribunal Supremo decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Se opone al artículo 3, párrafo último, de la [Directiva 2009/103], en relación con el artículo 1 de la misma Directiva, una interpretación de la normativa nacional (artículo 5, apartado 2, de la [Ley sobre el seguro de vehículos automóviles]) que, en casos como los del litigio principal, considera que los daños del semirremolque están excluidos de la cobertura del seguro obligatorio del camión-tractor o cabeza tractora por equiparar el semirremolque a las cosas transportadas en el camión-tractor o cabeza tractora, o incluso por considerar que a los efectos de los daños materiales el semirremolque forma un solo vehículo con el camión-tractor o cabeza tractora?»

Sobre la cuestión prejudicial

22 Mediante su cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pide esencialmente que se dilucide si el artículo 3, párrafo último, de la Directiva 2009/103, en relación con su artículo 1, puntos 1 y 2, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una interpretación de la normativa nacional que excluye de la cobertura y, por tanto, de la indemnización, por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un camión-tractor, los daños materiales causados por este al semirremolque enganchado a él cuando tuvo lugar el accidente, debido a que, a efectos de conceder la indemnización, el semirremolque es considerado una cosa transportada por el camión-tractor o constitutivo de un solo vehículo con este.

23 Con carácter preliminar, debe señalarse que la Directiva 2009/103 procedió, como se desprende de su considerando 1, a la codificación de las Directivas anteriores relativas 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 y al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, sin modificarlas sustancialmente. Por consiguiente, la jurisprudencia relativa a estas Directivas anteriores es aplicable a la interpretación de las disposiciones equivalentes de la Directiva 2009/103 (sentencia de 29 de abril de 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, apartado 35).

24 Conforme al artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, cada Estado miembro adoptará todas las medidas apropiadas, sin perjuicio de la aplicación del artículo 5 de esta, para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio sea cubierta mediante un seguro. El artículo 3, párrafo segundo, de la citada Directiva dispone que los daños que se cubran, así como las modalidades del seguro, se determinarán en el marco de las medidas contempladas en su párrafo primero. El artículo 3, párrafo último, de la misma Directiva precisa que el seguro contemplado en su párrafo primero cubrirá obligatoriamente los daños

materiales y corporales. Por su parte, ese artículo 5 dispone, en particular, en su apartado 2, que, en las condiciones previstas en esta disposición, cada Estado miembro podrá establecer excepciones a las disposiciones del mencionado artículo 3 en lo que se refiere a ciertos tipos de vehículos.

25 A este respecto, procede recordar en primer lugar que, como ya ha declarado el Tribunal de Justicia, el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, redactado en términos muy generales, obliga a los Estados miembros a establecer en sus ordenamientos jurídicos internos una obligación general de aseguramiento de vehículos (sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, apartado 36 y jurisprudencia citada).

26 Así, cada Estado miembro debe velar por que, sin perjuicio de las excepciones previstas en el artículo 5 de la mencionada 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 (sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, apartado 37 y jurisprudencia citada).

27 El concepto de «vehículo» se define en el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103 como «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».

28 Del tenor literal de estas disposiciones se desprende sin ambigüedad que tanto un camión-tractor como un remolque, o un semirremolque, constituyen, individualmente considerados, un «vehículo», en el sentido de dicha disposición, y deben, por consiguiente, y sin perjuicio del ejercicio por el Estado miembro de su estacionamiento habitual de la facultad de establecer excepciones prevista en el artículo 5 de la referida Directiva, ser objeto cada uno de un contrato suscrito con una compañía de seguros con el fin de garantizar, dentro de los límites definidos por el Derecho de la Unión, la responsabilidad civil que resulta de su circulación.

29 En cuanto a la cuestión de si, cuando un remolque, o un semirremolque, se engancha a un camión-tractor, pierde su calificación de «vehículo», en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, o si, cuando está enganchado a él, el conjunto formado por el camión-tractor y el remolque, o semirremolque, ya no forma más que un solo vehículo, en el sentido de dicha disposición, de modo que el remolque, o semirremolque, escapa entonces también a esa calificación, procede señalar, por una parte, que nada en el tenor literal del citado artículo 1, punto 1, permite sostener tales hipótesis. En efecto, la precisión según la cual los remolques «incluso no enganchados» están comprendidos en el concepto de «vehículo», en el sentido de ese artículo 1, punto 1, y la utilización de la conjunción «así como» entre las dos partes de la definición de este concepto indican claramente que los remolques, al igual que los semirremolques, constituyen una categoría autónoma de «vehículo», en el sentido de esa disposición, distinta de la de «todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea», cuya calificación como tal es independiente de si está o no enganchado a otro vehículo, en el sentido de la referida disposición.

30 Por otra parte, considerar que, cuando un remolque, o un semirremolque, está enganchado a una cabeza tractora, aquel constituye una cosa transportada por esta cabeza tractora o forma un solo vehículo con ella y pierde así su propia condición de «vehículo», en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, sería inconciliable con el hecho de que la definición del concepto de «vehículo», en el sentido de esa disposición, es independiente del uso que se haga o pueda hacerse del vehículo de que se trate y, por tanto, contrario a la concepción objetiva de dicho concepto (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, apartados 38 y 39 y jurisprudencia citada). Asimismo sería inconciliable con el hecho de que el alcance de la obligación de suscribir un seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos

automóviles debe, por razones de seguridad jurídica, determinarse con antelación, es decir, antes de la posible implicación del vehículo de que se trate en un accidente (sentencia de 4 de septiembre de 2018, Juliana, C-80/17, EU:C:2018:661, apartado 40).

31 En efecto, si un remolque, o un semirremolque, perdiera su condición de «vehículo», en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, al estar enganchado a una cabeza tractora, se menoscabaría la previsibilidad, la estabilidad y la continuidad de la obligación de aseguramiento prevista en el artículo 3, párrafo primero, de esa Directiva, cuyo respeto es, no obstante, necesario para garantizar la seguridad jurídica (véase, por analogía, la sentencia de 29 de abril de 2021, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, C-383/19, EU:C:2021:337, apartado 52).

32 De lo anterior se infiere que el hecho de considerar que, cuando está enganchado a un camión-tractor, un remolque, o un semirremolque, constituye una cosa transportada por el camión-tractor o forma un solo vehículo con este y pierde así su condición de «vehículo», en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, no puede ser compatible con esta disposición. Por consiguiente, sin perjuicio del ejercicio por el Estado miembro del estacionamiento habitual del remolque, o del semirremolque, de la facultad que le atribuye el artículo 5 de la Directiva 2009/103, todo remolque, o semirremolque, está sujeto a la obligación de aseguramiento establecida en el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, esté enganchado o no a otro vehículo.

33 Sin embargo, en el presente asunto, de los autos que obran en poder del Tribunal de Justicia se desprende que, si bien el litigio principal guarda relación con la calificación dada a un semirremolque cuando está enganchado a un camión-tractor, esta calificación no tiene nada que ver con la obligación de aseguramiento prevista en el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, tal como se ha transpuesto en el Derecho español. Por otro lado, consta que cada uno de los dos vehículos de que se trata en el litigio principal había sido objeto de la suscripción de un seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de su circulación. En cambio, de los autos también se desprende que dicha calificación, que resulta de la interpretación de la normativa nacional controvertida en el litigio principal, tiene por efecto que el propietario o el poseedor de un semirremolque dañado en circunstancias como las concurrentes en el litigio principal no verá compensados los daños por la entidad aseguradora de la responsabilidad civil derivada de la circulación del vehículo que lo remolcaba cuando se produjo el accidente. Así pues, esta interpretación se refiere, sin perjuicio de las comprobaciones que corresponde efectuar al órgano jurisdiccional remitente, al alcance del derecho de los perjudicados a obtener una indemnización en concepto de responsabilidad civil del asegurado.

34 Por consiguiente, procede recordar en segundo lugar que los considerandos de la Directiva 2009/103 ponen de manifiesto que esta, al igual que las directivas relativas al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles que la precedieron, tiene por objeto, por una parte, garantizar la libre circulación tanto de los vehículos automóviles 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 automóviles reciban un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Unión en que haya ocurrido el accidente (sentencias de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 28 y jurisprudencia citada, y de 14 de septiembre de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, apartado 35).

35 Así pues, la Directiva 2009/103 obliga a los Estados miembros a garantizar que la responsabilidad civil derivada de la circulación de los vehículos automóviles con estacionamiento habitual en su territorio esté cubierta por un seguro y concreta, en particular, los tipos de daños y los terceros perjudicados que debe cubrir dicho seguro (sentencias de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 29 y jurisprudencia citada, y de 14 de septiembre de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, apartado 36).

36 No obstante, la obligación de cobertura por el seguro de responsabilidad civil de los daños causados a los terceros por la circulación de vehículos automóviles es distinta del alcance de la indemnización de estos daños en virtud de la responsabilidad civil del asegurado. En efecto, mientras que la primera está garantizada y definida por la normativa de la Unión, la segunda se rige, fundamentalmente, por el Derecho nacional (sentencias de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 30 y jurisprudencia citada, y de 14 de septiembre de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, apartado 46).

37 En efecto, del objeto de la Directiva 2009/103 y de su tenor literal se desprende que la finalidad de esta, lo mismo que sucede con las directivas que codifica, no es armonizar los regímenes de responsabilidad civil de los Estados miembros y que, en el estado actual del Derecho de la Unión, estos tienen libertad para definir el régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros derivados de la circulación de vehículos automóviles (sentencias de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 31 y jurisprudencia citada, y de 14 de septiembre de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, apartado 47).

38 En consecuencia, y a la luz en particular del artículo 1, punto 2, de la Directiva 2009/103, en el estado actual del Derecho de la Unión, en principio los Estados miembros tienen libertad para definir, en el marco de sus sistemas de responsabilidad civil, en particular, los daños causados por vehículos automóviles que deben repararse, el alcance de la indemnización de dichos daños y las personas que tienen derecho a dicha indemnización (sentencias de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 32, y de 23 de enero de 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, apartado 30).

39 Sentado lo anterior, los Estados miembros están obligados a garantizar que la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles que resulte aplicable según su Derecho nacional esté cubierta por un seguro conforme con las disposiciones de la Directiva 2009/103 (sentencias de 23 de enero de 2014, Petillo, C-371/12, EU:C:2014:26, apartado 31 y jurisprudencia citada, y de 7 de septiembre de 2017, Neto de Sousa, C-506/16, EU:C:2017:642, apartado 30).

40 Además, los Estados miembros deben ejercer sus competencias en este ámbito respetando el Derecho de la Unión y las disposiciones nacionales que regulan la indemnización de los siniestros que resulten de la circulación de los vehículos no pueden privar a dicha Directiva de su efecto útil (sentencias de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 33 y jurisprudencia citada, y de 14 de septiembre de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, apartado 48).

41 En lo relativo a la cobertura por el seguro obligatorio de los daños causados por los vehículos automóviles que deben repararse según el Derecho nacional en materia de responsabilidad civil, procede señalar que, si bien es cierto que el artículo 3, párrafo segundo, de la Directiva 2009/103 deja a los Estados miembros libertad para determinar los daños cubiertos y las modalidades del seguro obligatorio, dicha Directiva restringe esta libertad en la medida en que hace obligatoria la cobertura de ciertos daños por unos importes mínimos determinados. Entre estos daños cuya cobertura es obligatoria figuran, en particular, los «daños materiales», como precisa el artículo 3, párrafo último, de la Directiva 2009/103 (véase, por analogía, la sentencia de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartados 34 y 37).

42 Sin embargo, para dar una respuesta útil al órgano jurisdiccional remitente en el presente asunto, no es necesario precisar el alcance del concepto de «daños materiales», en el sentido del artículo 3, párrafo último, de la Directiva 2009/103, sino que basta con recordar que, por lo que respecta a la cuestión de cuáles son las personas que pueden tener derecho a la reparación de daños materiales, por un lado, de una lectura combinada del artículo 1, punto 2, y del artículo 3, párrafo primero, de esta Directiva resulta que la protección que debe garantizarse en virtud de dicha Directiva se extiende a toda persona que tenga derecho, con arreglo al Derecho nacional en materia de responsabilidad civil, a la reparación del daño causado por vehículos automóviles (sentencia de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 42).

43 Por otro lado, si bien, ciertamente, la Directiva 2009/103 identifica, en su artículo 12, categorías especiales de víctimas y establece que es obligatoria la cobertura de los daños corporales de las categorías de personas identificadas en los apartados 1 y 2 de dicho artículo así como la cobertura de los daños corporales y materiales de las categorías de personas identificadas en el apartado 3 de ese mismo artículo si estas últimas tienen derecho a una indemnización conforme al Derecho civil nacional, y si bien es cierto que la mencionada Directiva no tiene por objeto restringir el círculo de las personas protegidas, sino que, por el contrario, ha hecho obligatoria la cobertura de los daños sufridos por determinadas personas consideradas especialmente vulnerables (véase, en este sentido, la sentencia de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 43), es obligado no obstante constatar que el propietario o el poseedor de un semirremolque dañado en circunstancias como las del asunto principal no figura entre estas categorías de víctimas respecto a las cuales la citada Directiva impone la intervención del asegurador de la responsabilidad civil derivada de la circulación del vehículo que ha causado los daños.

44 Además, aunque es verdad que el Tribunal de Justicia ha considerado en reiteradas ocasiones que, a fin de garantizar el efecto útil de las disposiciones del Derecho de la Unión relativas al seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de los vehículos automóviles, estas disposiciones debían interpretarse en el sentido de que se oponían a las normativas nacionales que menoscababan ese efecto útil, por cuanto, al excluir de oficio o al limitar de manera desproporcionada el derecho de la víctima a obtener una indemnización por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, comprometían la realización del objetivo de protección de las víctimas de accidentes de tráfico, constantemente perseguido y reforzado por el legislador de la Unión (véase, en este sentido, la sentencia de 14 de septiembre de 2017, Delgado Mendes, C-503/16, EU:C:2017:681, apartados 38 y 49 y jurisprudencia citada), no sucede así con una interpretación de una normativa nacional como la controvertida en el asunto principal.

45 En efecto, el propietario o el poseedor de un semirremolque dañado en circunstancias como las del litigio principal no puede ni asimilarse a esas personas que el legislador de la Unión considera especialmente vulnerables ni equipararse a las víctimas que justificaron tales interpretaciones del Derecho de la Unión.

46 En atención a las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 3, párrafos primero, segundo y último, de la Directiva 2009/103, en relación con su artículo 1, puntos 1 y 2, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una interpretación de la normativa nacional que excluye de la cobertura y, por tanto, de la indemnización, por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un camión-tractor, los daños materiales causados por este al semirremolque enganchado a él cuando tuvo lugar el accidente.

Costas

47 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este 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 Quinta) declara:

El artículo 3, párrafos primero, segundo y último, 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, en relación con su artículo 1, puntos 1 y 2, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una interpretación de la normativa nacional que excluye de

la cobertura y, por tanto, de la indemnización, por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de un camión-tractor, los daños materiales causados por este al semirremolque enganchado a él cuando tuvo lugar el accidente.

Regan Ilešič Juhász

Lycourgos Jarukaitis

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 10 de junio de 2021.

El Secretario
A. Calot Escobar

El Presidente de la Sala Quinta
E. Regan