

Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Segunda, Sentencia de 20 Jun. 2019, C-100/2018**Ponente: Arabadjiev, Alexander.****Nº de Recurso: C-100/2018**Diario La Ley, Nº 9464, Sección La Sentencia del día, 25 de Julio de 2019, **Wolters Kluwer**ECLI: *EU:C:2019:517*

El TJUE declara que el seguro del automóvil cubre los daños causados por el incendio de un vehículo aparcado en el garaje de un edificio

SEGURO DEL AUTOMÓVIL. Incendio de un vehículo aparcado en el garaje de un inmueble. Reclamación a la aseguradora del vehículo de los daños sufridos por el inmueble. CUESTIONES PREJUDICIALES. El art. 3.1 de la Directiva 2009/103/CE, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, debe interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en esta disposición una situación en la que un vehículo estacionado en un garaje privado de un inmueble y utilizado conforme a su función de medio de transporte comenzó a arder, provocando un incendio que se originó en el circuito eléctrico del vehículo y causando daños en el inmueble, aun cuando el vehículo llevara más de 24 horas parado en el momento del incendio.

El TJUE resuelve las cuestiones prejudiciales planteadas respecto a la interpretación del art. 3.1 de la Directiva 2009/103/CE, 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 el asunto C-100/18,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE (LA LEY 6/1957), por el Tribunal Supremo, mediante auto de 30 de enero de 2018 (LA LEY 1734/2018), recibido en el Tribunal de Justicia el 12 de febrero de 2018, en el procedimiento entre

Línea Directa Aseguradora, S.A.,

y

Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda),

integrado por el Sr. A. Arabadjiev (Ponente), Presidente de Sala, y los Sres. T. von Danwitz y P.G. Xuereb, Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Línea Directa Aseguradora, S.A., por el Sr. M. Relaño, abogado;
- en nombre de Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros, por el Sr. C. Blanco Sánchez de Cueto, procurador, y por la Sra. A. Ruiz Hourcadette, abogada;

- en nombre del Gobierno español, por el Sr. L. Aguilera Ruiz y la Sra. V. Ester Casas, en calidad de agentes;
 - en nombre del Gobierno lituano, por las Sras. R. Krasuckaitė y G. Taluntytė, en calidad de agentes;
 - en nombre del Gobierno austriaco, por el Sr. G. Hesse, en calidad de agente;
 - en nombre del Gobierno del Reino Unido, por el Sr. S. Brandon, en calidad de agente, asistido por el Sr. A. Bates, Barrister;
 - 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 28 de febrero de 2019;
- dicta la siguiente

Sentencia

- 1.** La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 3 de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009 (LA LEY 17703/2009), 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 contexto de un litigio entre Línea Directa Aseguradora, S.A. (en lo sucesivo, «Línea Directa»), y Segurcaixa, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros (en lo sucesivo, «Segurcaixa»), en relación con el reembolso de la indemnización que Segurcaixa abonó a la víctima de un incendio que se originó en el circuito eléctrico de un coche asegurado con Línea Directa.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

- 3.** A tenor del artículo 1 de la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009):

«A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) "vehículo": todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados;

[...]».

- 4.** El artículo 3 de esta Directiva dispone:

«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.

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

- a) los daños causados en el territorio de los otros Estados miembros según las legislaciones en vigor en esos Estados;
- b) los daños que pudieran sufrir los nacionales de los Estados miembros durante el trayecto que enlace directamente dos territorios en los que sea aplicable el Tratado, en el caso de que no existiese oficina nacional de seguros en el territorio recorrido; en este caso, los daños se cubrirán según la legislación nacional relativa a la obligación del seguro en vigor en el Estado miembro en el que tiene su estacionamiento habitual el vehículo.

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

- 5.** El artículo 5 de la referida Directiva preceptúa:

«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.

[...]»

6. El artículo 13, apartado 1, letra c), de la citada Directiva establece:

«1. Cada Estado miembro tomará todas las medidas apropiadas para que sea reputada sin efecto en lo que se refiere al recurso de los terceros, víctimas de un siniestro, para la aplicación del artículo 3, toda disposición legal o cláusula contractual que esté contenida en una póliza de seguros librada de conformidad con el artículo 3, y que excluya del seguro la utilización o la conducción de vehículos por:

[...]

c) personas que no cumplan las obligaciones legales de orden técnico referentes al estado y seguridad del vehículo de que se trate.»

Derecho español

7. 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 (LA LEY 1459/2004) (BOE n.º 267, de 5 de noviembre de 2004, p. 36662), en su versión aplicable al litigio principal, dispone lo siguiente en el apartado 1 de su artículo 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.

En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad solo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o la negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.

En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil (LA LEY 1/1889), artículos 109 y siguientes del Código Penal (LA LEY 3996/1995), y según lo dispuesto en esta ley.

Si concurrieran la negligencia del conductor y la del perjudicado, se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes.

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 1903 del Código Civil (LA LEY 1/1889) y 120.5 del Código Penal (LA LEY 3996/1995). Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.

El propietario no conductor de un vehículo sin el seguro de suscripción obligatoria responderá civilmente con el conductor del mismo de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por este, salvo que pruebe que el vehículo le hubiera sido sustraído.»

8. El artículo 2, apartado 1, del 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 (LA LEY 12751/2008) (BOE n.º 222, de 13 de septiembre de 2008, p. 37487), está redactado en los siguientes términos:

«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

9. El 19 de agosto de 2013, *el Sr. Luis Salazar Rodes aparcó su coche nuevo en el garaje privado de un inmueble de propiedad de Industrial Software Indusoft (en lo sucesivo, «Indusoft»).*

10. El 20 de agosto de 2013, con el propósito de enseñárselo a un vecino, el Sr. Salazar Rodes arrancó el motor del coche, sin llegar a moverlo. *En la madrugada del 20 al 21 de agosto de 2013, el coche, que se encontraba parado desde hacía más de 24 horas, comenzó a arder, provocando un incendio en el inmueble de Indusoft y causando daños en el mismo. El incendio se originó en el circuito eléctrico del coche.*

11.

El Sr. Salazar Rodes tenía concertado un seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles con la compañía de seguros Línea Directa.

12.

Indusoft tenía suscrito un seguro del hogar con Segurcaixa, que le abonó un total de 44 704,34 euros por los daños causados por el incendio.

13. En marzo de 2014, *Segurcaixa interpuso demanda contra Línea Directa ante el Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gasteiz con la pretensión de que se la condenase a abonarle un total de 44 704,34 euros más los intereses legales, por considerar que el siniestro había tenido su origen en un «hecho de la circulación» cubierto por el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación del vehículo del Sr. Salazar Rodes. El referido Juzgado desestimó la demanda al considerar que el incendio no podía ser calificado de «hecho de la circulación», según define este concepto el Derecho español.*

14.

La Audiencia Provincial de Álava estimó el recurso de apelación presentado por Segurcaixa contra la sentencia del Juzgado de Primera Instancia de Vitoria-Gasteiz y condenó a Línea Directa a abonar el importe solicitado por aquella.

15. *Línea Directa ha interpuesto recurso de casación contra la sentencia de la Audiencia Provincial de Álava ante el Tribunal Supremo.*

16. Este último órgano jurisdiccional señala que la Audiencia Provincial de Álava se basó en una interpretación amplia del concepto de «hecho de la circulación» conforme a la cual está comprendido en este concepto, según lo define el Derecho español, el caso del incendio de un vehículo estacionado de forma no permanente en un garaje privado cuando la combustión obedece a causas intrínsecas al vehículo y sin que intervenga un tercero.

17. En este contexto, *el órgano jurisdiccional remitente estima que la cuestión fundamental que se plantea es si el seguro de responsabilidad civil de vehículos automóviles cubre un accidente en el que ha intervenido un vehículo con el motor parado que estaba aparcado en un garaje privado y que no representaba ningún riesgo para los usuarios de una vía de circulación.*

18. El órgano jurisdiccional remitente observa a este respecto que, según su jurisprudencia, por un lado, están comprendidas en el concepto de «hecho de la circulación», según lo define el Derecho español, no solo las situaciones en las que el vehículo está en movimiento, sino también aquellas en las que el motor no está en marcha, así como la situación en la que el vehículo se detiene durante un trayecto y se incendia.

19. Por otro lado, el Tribunal Supremo ha considerado que el incendio de un vehículo estacionado en la vía pública y cubierto con mantas para protegerlo de las heladas no era una situación comprendida en el concepto de «hecho de la circulación», según lo define el Derecho español.

20. El Tribunal Supremo precisa que, conforme a su jurisprudencia, cuando el vehículo está parado y el siniestro no guarda conexión con la función de transporte del vehículo, no se trata de un «hecho de la circulación» que pueda estar cubierto por el seguro obligatorio.

21. En este contexto, el órgano jurisdiccional remitente señala que, con arreglo al Derecho español, el conductor no es responsable de los daños causados con motivo de la circulación de un vehículo si estos son debidos a fuerza mayor ajena a su conducción. No obstante, no se consideran casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguno de sus mecanismos. Así pues, si el accidente es consecuencia de un defecto del vehículo, esta circunstancia no exime de responsabilidad al conductor ni excluye por tanto la cobertura del seguro de responsabilidad civil de vehículos automóviles.

22. El órgano jurisdiccional remitente considera, por un lado, que, si el incendio se produce cuando el vehículo está parado, pero tiene su origen en una función necesaria o útil para el desplazamiento, debe considerarse que esta

situación está relacionada con la función habitual del vehículo.

23. Estima, por otro lado, que una situación en la que el vehículo se encuentra aparcado en un garaje privado podría estar excluida del concepto de «circulación de vehículos», en el sentido del artículo 3 de la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009), cuando, por falta de cercanía en el tiempo entre la utilización anterior del vehículo y el incendio o por cómo ha ocurrido el siniestro, no exista relación entre el siniestro y la circulación del vehículo.

24. A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente añade que prescindir de la conexión temporal entre la utilización anterior del vehículo y el siniestro podría conducir a una equiparación del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles con un seguro de propietario que cubriera la responsabilidad derivada de la mera tenencia o titularidad de un vehículo.

25. En estas circunstancias, el Tribunal Supremo decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Se opone al artículo 3 de la [Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009)] una interpretación que incluya en la cobertura del seguro obligatorio los daños causados por el incendio de un vehículo parado cuando el incendio tiene su origen en los mecanismos necesarios para desempeñar la función de transporte del vehículo?

2) Si la respuesta a la cuestión anterior es negativa, ¿se opone al artículo 3 de la [Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009)] una interpretación que incluya en la cobertura del seguro obligatorio los daños causados por el incendio de un vehículo cuando el incendio no se pueda relacionar con un movimiento anterior, de modo que no pueda apreciarse que está conectado a un trayecto?

3) Si la respuesta a la segunda cuestión es negativa, ¿se opone al artículo 3 de la [Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009)] una interpretación que incluya en la cobertura del seguro obligatorio los daños causados por el incendio de un vehículo cuando el vehículo se encuentra estacionado en un garaje privado cerrado?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la admisibilidad de la primera cuestión prejudicial

26. Línea Directa estima que la primera cuestión prejudicial es inadmisibles porque plantea una problemática puramente hipotética. Esta compañía de seguros alega que el único hecho que el órgano jurisdiccional remitente considera probado es que el incendio se originó en el circuito eléctrico del vehículo, sin que, en cambio, esté acreditado que el incendio se originase en los mecanismos necesarios para desempeñar su función de transporte.

27. A este respecto, procede recordar que, según reiterada jurisprudencia, 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. El Tribunal de Justicia únicamente puede negarse a pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un tribunal nacional cuando resulte evidente que la interpretación del Derecho de la Unión solicitada no guarda relación alguna ni con la realidad ni con el objeto del litigio principal, cuando el problema sea de naturaleza hipotética o cuando el Tribunal de Justicia no disponga de los datos de hecho o de Derecho necesarios para responder adecuadamente a las cuestiones que le son planteadas (*sentencia de 24 de octubre de 2018 (LA LEY 143869/2018)* , XC y otros, C-234/17, EU:C:2018:853, apartado 16).

28. Pues bien, en el caso de autos no resulta evidente que la interpretación del Derecho de la Unión que se solicita a través de la primera cuestión prejudicial no guarde relación alguna ni con la realidad ni con el objeto del litigio principal, ni tampoco que el problema sea de naturaleza hipotética. A este respecto, de la petición de decisión prejudicial se desprende que mediante la interpretación solicitada se pretende una aclaración del concepto de «circulación de vehículos» que figura en el artículo 3 de la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009), de la que depende la resolución del litigio principal, referido a la indemnización de unos daños causados como consecuencia del incendio de un vehículo. Por otra parte, el órgano jurisdiccional remitente ha aportado suficientes datos de hecho y de Derecho para que el Tribunal de Justicia pueda responder adecuadamente a las cuestiones que se le han planteado.

Sobre el fondo

29.

Mediante sus cuestiones prejudiciales, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente desea que se dilucide, esencialmente, si el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009) debe interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en esta disposición una situación, como la del litigio principal, en la que un vehículo estacionado en un garaje privado de un inmueble comenzó a arder, provocando un incendio que se originó en el circuito eléctrico del vehículo y causando daños en el inmueble, aun cuando el vehículo llevaba más de 24 horas parado en el momento en que se produjo el incendio.

30.

El artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009) establece que cada Estado miembro adoptará todas las medidas apropiadas, sin perjuicio de la aplicación del artículo 5 de la misma, para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio sea cubierta mediante un seguro.

31. Con carácter preliminar, debe señalarse que un coche como el del litigio principal está incluido en el concepto de «vehículo» que figura en el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009), que se define como el «vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea». Por otro lado, consta que ese vehículo tenía 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 Directiva.

32. Por lo que se refiere a la cuestión de si una situación como la del litigio principal está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en el artículo 3, párrafo primero, de la citada Directiva, procede recordar que este concepto 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 (sentencia de 20 de diciembre de 2017, (LA LEY 180404/2017) Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, apartado 24).

33. Pues bien, la normativa de la Unión en materia de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos, de la que forma parte la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009), tiene como objetivo, por un lado, garantizar la libre circulación tanto de los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la Unión Europea como de los ocupantes de dichos vehículos y, por otro lado, garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciban un trato comparable sea cual sea el lugar de la Unión en que haya ocurrido el accidente (véase, en este sentido, la sentencia de 20 de diciembre de 2017, (LA LEY 180404/2017) Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, apartados 25 y 26).

34. Además, la evolución de esta normativa 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 (sentencia de 20 de diciembre de 2017, (LA LEY 180404/2017) Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, apartado 27).

35. A la luz de estas consideraciones, *el Tribunal de Justicia ha declarado que el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009) 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, y que incluye cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual* (sentencia de 20 de diciembre de 2017 (LA LEY 180404/2017), Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, apartado 28).

36. El Tribunal de Justicia ha precisado que, en la medida en que los vehículos automóviles a que se refiere el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009), 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 20 de diciembre de 2017 (LA LEY 180404/2017), Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, apartado 29).

37. A este respecto, es preciso señalar, por un lado, que *el hecho de que el vehículo que haya intervenido en un accidente estuviera inmovilizado en el momento en que se produjo no excluye, por sí solo, que el uso del vehículo en ese momento pueda estar comprendido en su función de medio de transporte y, en consecuencia, en el concepto de*

«circulación de vehículos», a efectos del artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009) (véase, en este sentido, la sentencia de 15 de noviembre de 2018 (LA LEY 160563/2018), BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, apartado 38 y jurisprudencia citada).

38. Tampoco es determinante que el motor del vehículo en cuestión estuviera o no en marcha en el momento de producirse el accidente (véase, en este sentido, la sentencia de 15 de noviembre de 2018, (LA LEY 160563/2018) BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, apartado 39 y jurisprudencia citada).

39. Por otro lado, procede recordar que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, ninguna disposición de la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009) 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 (sentencia de 20 de diciembre de 2017 (LA LEY 180404/2017), Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, apartado 31).

40. De ello se sigue que el alcance del concepto de «circulación de vehículos», en el sentido del artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009), no depende de las características del terreno en el que se utilice el vehículo ni, en particular, de la circunstancia de que el vehículo esté inmovilizado en un aparcamiento en el momento de producirse el accidente (véase, en este sentido, la sentencia de 15 de noviembre de 2018 (LA LEY 160563/2018), BTA Baltic Insurance Company, C-648/17, EU:C:2018:917, apartados 37 y 40).

41.

En estas circunstancias, ha de considerarse que el estacionamiento y el período de inmovilización del vehículo son estadios naturales y necesarios que forman parte integrante de su utilización como medio de transporte.

42.

En consecuencia, un vehículo se utiliza conforme a su función de medio de transporte cuando está en movimiento, pero también, en principio, mientras se encuentra estacionado entre dos desplazamientos.

43.

En el caso de autos, procede señalar que el estacionamiento del vehículo en un garaje privado constituye una utilización de este conforme a su función de medio de transporte.

44.

El hecho de que el vehículo llevase más de 24 horas estacionado en el garaje no desvirtúa esta conclusión. En efecto, el estacionamiento de un vehículo presupone su inmovilización, en ocasiones durante un período prolongado, hasta el siguiente desplazamiento.

45.

Por lo que respecta a la circunstancia de que el siniestro objeto del litigio principal fue resultado de un incendio que se originó en el circuito eléctrico del vehículo, debe considerarse que, puesto que el vehículo causante del siniestro encaja en la definición de «vehículo» recogida en el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009), no procede identificar cuál de las piezas del vehículo fue la que provocó el hecho dañoso ni determinar las funciones que esta pieza desempeña.

46. Esta interpretación está en consonancia con el objetivo de proteger a las víctimas de accidentes causados por vehículos automóviles, que, como se ha recordado en el apartado 34 de la presente sentencia, ha sido perseguido y reforzado de modo constante por el legislador de la Unión.

47. Por otra parte, procede señalar que del artículo 13 de la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009) resulta que debe ser reputada sin efecto, en lo que se refiere al recurso de los terceros víctimas de un siniestro, toda disposición legal o cláusula contractual que excluya de la cobertura del seguro los daños causados por la utilización o la conducción de vehículos por personas que no cumplan las obligaciones legales de orden técnico referentes al estado y seguridad del vehículo, lo que corrobora esta interpretación.

48.

Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a las cuestiones prejudiciales planteadas que el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009) debe interpretarse en el sentido de que

está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en esta disposición una situación, como la del litigio principal, en la que un vehículo estacionado en un garaje privado de un inmueble y utilizado conforme a su función de medio de transporte comenzó a arder, provocando un incendio que se originó en el circuito eléctrico del vehículo y causando daños en el inmueble, aun cuando el vehículo llevara más de 24 horas parado en el momento en que se produjo el incendio.

Costas

49. 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 en el litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto,

FALLO

el Tribunal de Justicia (Sala Segunda) declara:

El artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009 (LA LEY 17703/2009), 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 está comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en esta disposición una situación, como la del litigio principal, en la que un vehículo estacionado en un garaje privado de un inmueble y utilizado conforme a su función de medio de transporte comenzó a arder, provocando un incendio que se originó en el circuito eléctrico del vehículo y causando daños en el inmueble, aun cuando el vehículo llevara más de 24 horas parado en el momento en que se produjo el incendio.

Arabadjiev von Danwitz Xuereb

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 20 de junio de 2019.

El Secretario El Presidente de la Sala Segunda

(*) Lengua de procedimiento: español.