

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)

de 15 de noviembre de 2018 (*)

«Procedimiento prejudicial — Seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles — Directiva 72/166/CEE — Artículo 3, apartado 1 — Concepto de “circulación de vehículos” — Accidente que implica a dos vehículos estacionados en un aparcamiento — Daño material causado a un vehículo por un pasajero del vehículo adyacente que abre la puerta de este»

En el asunto C-648/17,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la Augstākā tiesa (Tribunal Supremo, Letonia), mediante resolución de 13 de noviembre de 2017, recibida en el Tribunal de Justicia el 20 de noviembre de 2017, en el procedimiento entre

«**BTA Baltic Insurance Company**» **AS**, anteriormente «Balcia Insurance» SE,

y

«**Baltijas Apdrošināšanas Nams**» **AS**,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por el Sr. A. Arabadjiev (Ponente), Presidente de la Sala Segunda, en funciones de Presidente de la Sala Sexta, y los Sres. C.G. Fernlund y S. Rodin, 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 «BTA Baltic Insurance Company» AS, anteriormente Balcia Insurance SE, por la Sra. E. Matveja y el Sr. W. Stockmeyer;
- en nombre de «Baltijas Apdrošināšanas Nams» AS, por el Sr. A. Pečērica;
- en nombre del Gobierno letón, por las Sras. I. Kucina y V. Soņeca, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por el Sr. P. Garofoli, avvocato dello Stato;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. K.-P. Wojcik y A. Sauka, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 3, apartado 1, 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 la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como sobre el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO 1972, L 103, p. 1; EE 13/02, p. 113; en lo sucesivo, «Primera Directiva»).
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre «BTA Baltic Insurance Company» AS, anteriormente «Balcia Insurance» SE (en lo sucesivo, «BTA»), y «Baltijas Apdrošināšanas Nams» AS (en lo sucesivo, «BAN»), en relación con el reembolso de una indemnización del seguro pagada por BTA a uno de sus clientes.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

- 3 La Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO 2009, L 263, p. 11), derogó, entre otras, la Primera Directiva y la Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, Segunda Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles (DO 1984, L 8, p. 17; EE 13/15, p. 244; en lo sucesivo, «Segunda Directiva»). No obstante, habida cuenta de la fecha de los hechos del litigio principal, este último sigue rigiéndose por las Directivas derogadas.
- 4 El artículo 1 de la Primera Directiva disponía:
«A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:
[...]
2. persona damnificada: toda persona que tiene derecho a la reparación del daño causado por un vehículo;
[...]»
- 5 A tenor del artículo 3, apartado 1, de dicha Directiva:
«Cada Estado miembro adoptará todas las medidas oportunas, sin perjuicio de la aplicación del artículo 4, para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio, sea cubierta mediante un seguro. Los daños que se cubran, así como las modalidades de dicho seguro, se determinarán en el marco de tales medidas.»
- 6 El artículo 2, apartado 1, de la Segunda Directiva preveía:
«Cada Estado miembro tomará las medidas apropiadas para que toda disposición legal o cláusula contractual que esté contenida en una póliza de seguros librada de conformidad con el apartado 1 del artículo 3 de la [Primera Directiva], que excluye del seguro la utilización o la conducción de vehículos por:
– personas que no estén ni expresa ni implícitamente autorizadas para ello,
o

- personas no titulares de un permiso que les permita conducir el vehículo de que se trate,

o

- personas que no cumplan las obligaciones legales de orden técnico referentes al estado y seguridad del vehículo de que se trate,

sea reputada sin efecto en lo que se refiere al recurso de los terceros, víctimas de un siniestro, para la aplicación del apartado 1 del artículo 3 de la [Primera Directiva].

[...]»

7 El artículo 3 de esta Directiva establecía:

«Los miembros de la familia del asegurado, del conductor o de cualquier otra persona cuya responsabilidad civil esté comprometida en el siniestro y cubierta por el seguro mencionado en el apartado 1 del artículo 1, no podrán ser excluidos en razón de dicho vínculo de parentesco del beneficio del seguro de daños corporales por ellos sufridos.»

Derecho letón

8 El artículo 1 del Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likums (Ley del seguro obligatorio de responsabilidad civil de los propietarios de vehículos automóviles, que transpone las Directivas Primera y Segunda; en lo sucesivo, «Ley del seguro obligatorio») dispone:

«En la presente Ley se utilizan los siguientes términos:

[...]

- 2) siniestro asegurado: un accidente de tráfico por el cual se prevé el pago de una indemnización del seguro;

[...]»

9 El artículo 3 de la mencionada Ley establece:

«(1) El objeto del seguro obligatorio es la responsabilidad civil del propietario del vehículo o de su legítimo usuario (en lo sucesivo, "responsabilidad civil del propietario") por los daños causados a terceros a consecuencia de un accidente de tráfico.

(2) Todo propietario de un vehículo deberá asegurar la responsabilidad civil del propietario respecto a cada vehículo utilizado en el tráfico mediante la suscripción del correspondiente contrato de seguro. [...]»

10 El artículo 18 de dicha Ley prevé:

«Cuando se produzca un siniestro asegurado, el asegurador que haya asegurado la responsabilidad civil del propietario del vehículo causante de los daños [...] indemnizará, dentro de los límites de la responsabilidad del asegurador, los daños [...] que se hayan ocasionado a terceros en un accidente de tráfico.»

11 A tenor del artículo 25, apartado 1, de esta misma Ley:

«El daño en los bienes de un tercero en un accidente de tráfico es un daño ocasionado:

- 1) por el menoscabo o destrucción de un vehículo;

[...]»

- 12 El artículo 31, apartado 10, de la Ley del seguro obligatorio dispone:

«Si otra compañía aseguradora ha indemnizado los daños ocasionados con arreglo a un contrato de seguro voluntario, el asegurador que haya asegurado la responsabilidad civil del propietario del vehículo causante del daño en un accidente de tráfico [...] reembolsará el importe de la indemnización calculada y pagada conforme a los procedimientos establecidos en la presente Ley.»

- 13 El artículo 1 del Ceļu satiksmes likums (Ley de tráfico) presenta la siguiente redacción:

«En la presente Ley se utilizan los siguientes términos:

[...]

- 5) tráfico: relaciones que surgen del desplazamiento por las vías mediante vehículos o sin ellos;

[...]

- 7) accidente de tráfico: percance acaecido con ocasión del tráfico, en el que interviene al menos un vehículo y a consecuencia del cual una persona fallece o sufre un daño corporal, o se produce un daño en los bienes de una persona física o jurídica o al medioambiente, así como un percance ocurrido en otro lugar en el que es posible la circulación con un vehículo y en el que ha intervenido un vehículo.»

- 14 El artículo 44 de esta Ley enuncia:

«(1) Deberán ser indemnizados los daños causados por una infracción de la presente Ley o de otra normativa de seguridad vial.

(2) De los daños ocasionados por la utilización de un vehículo responderá su propietario o poseedor de Derecho, a menos que demuestre que los daños son consecuencia de fuerza mayor, de la intencionalidad o grave negligencia de la propia víctima o de otra circunstancia que, con arreglo a la legislación, exima de la responsabilidad. [...]

[...]»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 15 El 24 de octubre de 2008, el pasajero de un vehículo estacionado en el aparcamiento de un supermercado (en lo sucesivo, «primer vehículo»), al abrir la puerta trasera derecha de este, dañó el lateral trasero izquierdo del vehículo adyacente (en lo sucesivo, «segundo vehículo»).

- 16 El propietario del segundo vehículo y el conductor del primer vehículo completaron en el lugar del accidente una declaración amistosa de accidente en la cual el conductor del primer vehículo reconoció su culpabilidad e indicó que el pasajero del primer vehículo fue quien, con la puerta de este, golpeó el segundo vehículo.

- 17 BTA había celebrado un contrato de seguro voluntario con el propietario del segundo vehículo. La responsabilidad civil derivada de la circulación del primer vehículo estaba asegurada por BAN.

- 18 BTA pagó a su cliente, propietario del segundo vehículo, en virtud del contrato de seguro que había celebrado con él, un importe de 47,42 lats letones (LVL) (unos 67,47 euros), correspondientes a los gastos de reparación de los daños ocasionados a dicho vehículo tras deducir la franquicia. A continuación, la mencionada sociedad solicitó a BAN el reembolso de estos gastos.
- 19 BAN denegó el reembolso de dichos gastos, por considerar que un accidente ocurrido entre dos vehículos inmovilizados no podía calificarse de «siniestro asegurado» en el sentido de la Ley del seguro obligatorio.
- 20 BTA acudió a la vía judicial frente a BAN con objeto de obtener el reembolso de la indemnización que había pagado al propietario del segundo vehículo. Los órganos jurisdiccionales de primera instancia y de apelación estimaron sus pretensiones.
- 21 Mediante sentencia de 28 de marzo de 2014, tras conocer del recurso de casación interpuesto por BAN, la Augstākā tiesa (Tribunal Supremo, Letonia) anuló la sentencia de apelación por falta de motivación.
- 22 Tras la devolución del asunto a raíz de la casación, la Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija (Tribunal Regional de Riga, Sección de lo Civil, Letonia) desestimó el recurso de BTA mediante sentencia de 20 de mayo de 2014, por entender que únicamente existe un accidente de tráfico cuando al menos uno de los vehículos implicados se halla en movimiento y que, por consiguiente, en el caso de autos no se había producido un siniestro asegurado por BAN. Dicho tribunal consideró, asimismo, que la responsabilidad por los daños ocasionados al segundo vehículo no correspondía al conductor del primer vehículo, sino al pasajero de este.
- 23 BTA recurrió en casación contra esa sentencia ante la Augstākā tiesa (Tribunal Supremo). En apoyo de su recurso, alega, en particular, que la interpretación de «siniestro asegurado» adoptada por la Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģija (Tribunal Regional de Riga, Sección de lo Civil) es contraria al objetivo de protección de las víctimas de accidentes ocasionados por vehículos automóviles, perseguido por la normativa de la Unión en materia de seguro de la responsabilidad civil que resulta que la circulación de estos, que la utilización de un vehículo puede estar comprendida en el concepto de «circulación de vehículos» aunque dicho vehículo esté inmovilizado y que, puesto que el propietario de un vehículo responde de los daños causados a los terceros por los pasajeros de este con ocasión de su utilización, tales daños están cubiertos por el seguro de responsabilidad civil de ese vehículo.
- 24 El órgano jurisdiccional remitente se pregunta si la acción de abrir la puerta de un vehículo constituye una «utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo», en el sentido de la sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), y si está comprendida, por consiguiente, en el concepto de «circulación de vehículos», a efectos del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva.
- 25 El órgano jurisdiccional remitente señala, a este respecto, que la definición amplia que el Tribunal de Justicia dio a dicho concepto en la referida sentencia aboga en favor de una respuesta afirmativa a esta cuestión. En efecto, según dicho órgano jurisdiccional, la subida y la bajada de los pasajeros de un vehículo son la manifestación de su utilización, y la operación de dicho vehículo no puede completarse plenamente si los pasajeros permanecen en él.
- 26 En caso de respuesta afirmativa a esta cuestión, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si el concepto de «circulación de vehículos» que figura en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva cubre también los casos en los que un pasajero utiliza el vehículo.
- 27 A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente señala que, a tenor del artículo 1, punto 2, de la Primera Directiva, el concepto de «persona damnificada», en el sentido de esta Directiva, se refiere a toda persona que tiene derecho a la reparación del daño

causado por un vehículo. Añade que el artículo 3, apartado 1, de dicha Directiva hace referencia a la «circulación» de los vehículos y no solo a la responsabilidad del conductor.

- 28 Por otra parte, dicho órgano jurisdiccional señala que el Tribunal de Justicia precisó, en la sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk (C-162/13, EU:C:2014:2146), que en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada disposición se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo. Pues bien, a su entender, la acción de abrir las puertas de un vehículo para subir a él o bajar de él constituye tal utilización.
- 29 En estas circunstancias, la Augstākā tiesa (Tribunal Supremo) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:
- «1) ¿Debe interpretarse el artículo 3, apartado 1, de la [Primera Directiva] en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» comprende una situación como la del litigio principal, es decir, la apertura de las puertas de un vehículo estacionado?
- 2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿debe interpretarse el artículo 3, apartado 1, de la [Primera Directiva] en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» comprende una situación como la del litigio principal, es decir, una situación en la que el daño a la propiedad de un tercero se produce por la utilización del vehículo por parte de un pasajero?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

- 30 Mediante sus cuestiones prejudiciales, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente desea saber, en esencia, si el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» a que se refiere dicha disposición comprende una situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado.
- 31 A este respecto, debe precisarse que el concepto de «circulación de vehículos», previsto en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro, sino que constituye un concepto autónomo del Derecho de la Unión que debe interpretarse teniendo en cuenta, en particular, el contexto de esta disposición y los objetivos de la normativa de la que forma parte (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).
- 32 Pues bien, el objetivo de la normativa de la Unión en materia de seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos es, por una parte, 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 otra parte, garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciban un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Unión en que haya 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).
- 33 Además, la evolución de esta normativa pone de manifiesto que el objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por estos vehículos ha sido constantemente perseguido y reforzado por el legislador de la Unión (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).

- 34 A la luz de estas consideraciones, el Tribunal de Justicia ha declarado que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva 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 en la vía pública, sino que incluye cualquier utilización de un vehículo que sea conforme con su función habitual (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).
- 35 A este respecto, 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 Primera Directiva están destinados, independientemente de sus características, a su uso habitual como medios de transporte, dicho concepto incluye 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).
- 36 En el presente caso, procede considerar que la acción de abrir la puerta de un vehículo constituye una utilización de este que es conforme con su función de medio de transporte, en la medida en que permite, en particular, la subida y bajada de personas o la carga y descarga de bienes que se van a transportar o que acaban de ser transportados mediante ese vehículo.
- 37 Esta conclusión no resulta afectada por la circunstancia de que, en el momento del accidente, los vehículos de que se trata en el litigio principal estuvieran inmovilizados y se hallaran en un aparcamiento.
- 38 En efecto, es preciso recordar, 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, apartado 1, de la Primera Directiva (sentencia de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, apartado 39). Pues bien, la apertura de las puertas, en general, se realiza únicamente cuando los vehículos están inmovilizados.
- 39 Asimismo, el Tribunal de Justicia ha señalado que tampoco es determinante que el motor del vehículo en cuestión estuviera o no en marcha en el momento de producirse el accidente (sentencia de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, apartado 39).
- 40 Por otro lado, en lo que atañe a la circunstancia de que los vehículos de que se trata en el litigio principal se hallaran en un aparcamiento, debe recordarse que el alcance del concepto de «circulación de vehículos», en el sentido del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, no depende de las características del terreno en el que se utilice el vehículo automóvil (véanse, en este sentido, las sentencias de 28 de noviembre de 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, EU:C:2017:908, apartado 35, y de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, apartado 30).
- 41 En cuanto a la circunstancia de que el accidente de que se trata en el litigio principal no sea el resultado de una acción del conductor del primer vehículo, sino de un pasajero de este, es preciso señalar, en primer lugar, que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva enuncia con carácter general que lo que debe estar cubierto mediante un seguro es «la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio [de cada Estado miembro]».
- 42 Así pues, contrariamente a la posición expuesta por el Gobierno polaco en relación con la respuesta que debe darse a la segunda cuestión, ni esta disposición ni las demás disposiciones de las Directivas relativas al seguro obligatorio limitan la cobertura del seguro obligatorio a la responsabilidad civil de una categoría determinada de personas, como el conductor del vehículo.

- 43 En cambio, el artículo 2, apartado 1, de la Segunda Directiva, que menciona «la utilización o la conducción de vehículos», y el artículo 3 de dicha Directiva, que se refiere al «conductor o [...] cualquier otra persona cuya responsabilidad civil esté comprometida en el siniestro y cubierta por el seguro [obligatorio]», indican que dicho seguro cubre la responsabilidad civil derivada no solo de la conducción de vehículos, sino también de otras utilizaciones de estos y de utilizaciones realizadas por personas distintas del conductor.
- 44 Seguidamente, cabe recordar que de la jurisprudencia citada en los apartados 34 y 35 de la presente sentencia se desprende que el concepto de «circulación de vehículos», en el sentido del artículo 3, apartado 1, comprende «toda» utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de este, es decir, con la función de medio de transporte.
- 45 A este respecto, es preciso subrayar que esa utilización de los vehículos no se limita a su conducción, sino que incluye acciones que, tales como las mencionadas en el apartado 36 de la presente sentencia, son igualmente efectuadas con carácter habitual por los pasajeros.
- 46 Por último, procede recordar que la normativa de la Unión en materia de seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos se opone a que la obligación del asegurador de indemnizar a una víctima de un accidente de tráfico en el que intervenga un vehículo asegurado quede excluida cuando dicho accidente haya sido causado por una persona que no sea la persona a la que se refiere la póliza de seguro (véase, en este sentido, la sentencia de 1 diciembre de 2011, Churchill Insurance Company Limited y Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, apartados 33 a 44 y jurisprudencia citada).
- 47 De las consideraciones precedentes se desprende que la circunstancia de que el accidente de que se trata en el litigio principal no resultara de una acción del conductor del primer vehículo, sino de un pasajero de este, no excluye, por sí sola, que la utilización de ese vehículo en ese momento pueda estar comprendida en su función de medio de transporte y, en consecuencia, en el concepto de «circulación de vehículos», en el sentido del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva.
- 48 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a las cuestiones planteadas que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» a que se refiere dicha disposición comprende una situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado.

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 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, apartado 1, 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 la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como sobre el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «circulación de vehículos» a que se refiere dicha disposición comprende una situación en la que el pasajero de un vehículo

estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado.

Firma