SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda)

de 17 de marzo de 2011 *

En el asunto C-484/09,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE, por el Tribunal da Relação do Porto (Portugal), mediante resolución de 24 de noviembre de 2009, recibida en el Tribunal de Justicia el 30 de noviembre de 2009, en el procedimiento entre

Manuel Carvalho Ferreira Santos

y

Companhia Europeia de Seguros, S.A.,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda),

integrado por el Sr. J.N. Cunha Rodrigues, Presidente de Sala, y los Sres. A. Arabadjiev (Ponente), A. Rosas y A. Ó Caoimh y la Sra. P. Lindh, Jueces;

* Lengua de procedimiento: portugués.

Abogado General: Sra. V. Trstenjak;
Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre del Gobierno portugués, por el Sr. L. Inez Fernandes, en calidad de agente;

— en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. T. Henze y J. Möller, en calidad de agentes;

— en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por el Sr. L. Ventrella, avvocato dello Stato;

— en nombre del Gobierno austriaco, por la Sra. C. Pesendorfer, en calidad de agente;

— en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. N. Yerrell y M. Telles Romão, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones de la Abogado General, presentadas en audiencia pública el 7 de diciembre de 2010;

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 L 103 p. 1; EE 13/02, p. 113; en lo sucesivo, «Primera Directiva»), del artículo 2, apartado 1, de 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»), y del artículo 1 de la Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, Tercera Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (DO L 129, p. 33; en lo sucesivo, «Tercera Directiva»).

2 Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre el Sr. Carvalho Ferreira Santos (en lo sucesivo, «Sr. Carvalho») y la Companhia Europeia de Seguros, S.A. (en lo sucesivo, «Europeia de Seguros»), en relación con la indemnización por ésta, en concepto de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, de los daños sufridos por el Sr. Carvalho como consecuencia de una colisión entre su vehículo y un vehículo con responsabilidad civil asegurada por Europeia de Seguros.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

3 Según se dispone en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva:

«Cada Estado miembro adoptará todas las medidas oportunas [...] 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.»

4 El artículo 2, apartado 1, de la Segunda Directiva establece:

«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] [y] que excluy[a] 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].

Sin embargo, la disposición o la cláusula mencionada en el primer guión podrá ser opuesta a las personas que ocupen asiento por voluntad propia en el vehículo que haya causado el daño, cuando el asegurador pueda probar que sabían que el vehículo era robado.

Los Estados miembros tendrán la facultad – para los siniestros sobrevenidos en su territorio – de no aplicar la disposición del primer párrafo si, y en la medida en que, la víctima pueda conseguir la indemnización de su perjuicio de un organismo de seguridad social.»

5 El artículo 1 de la Tercera Directiva establece:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 2 de la [Segunda Directiva], el seguro a que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 3

de la [Primera Directiva] cubrirá la responsabilidad por daños corporales de todos los ocupantes, con excepción del conductor, derivados de la circulación de un vehículo.

[...]»

6 El artículo 4 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 72/116/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 149, p. 14), establece, bajo el título «Modificaciones de la Directiva 90/232/CEE»:

«La Directiva 90/232/CEE queda modificada como sigue:

[…]

2) Se añade el artículo siguiente:

"*Artículo 1* bis

El seguro mencionado en el artículo 3, apartado 1, de la [Primera Directiva] 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."

[…]»

7 El artículo 12 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 L 263, p. 11), prevé, bajo el título «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.

[…]

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 nacional

8 A tenor del artículo 503, apartado 1, del Código Civil portugués:

«Quien tenga la dirección efectiva de cualquier vehículo de circulación terrestre y lo utilice en su propio interés, aun cuando sea por medio de comisionista, responde por los daños resultantes de los riesgos atribuibles al vehículo, incluso si éste no se encuentra en circulación.»

9 De acuerdo con el artículo 504, apartado 1, del mismo Código:

«La responsabilidad por los daños causados por los vehículos se reconoce en favor de terceros, así como de las personas transportadas.»

10 El artículo 506 del Código Civil portugués dispone:

«1. Si de la colisión entre dos vehículos resultan daños para ambos o uno de ellos, sin que pueda imputarse culpa a ninguno de los conductores, la responsabilidad se reparte en la proporción en que el riesgo de cada uno de los vehículos haya contribuido al daño; si los daños son causados por uno solo de los vehículos, sin culpa de ninguno de los conductores, únicamente estará obligada a indemnizar la persona que sea responsable de aquéllos.

2. En caso de duda se considera de igual medida la contribución al daño de cada uno de los vehículos y la contribución de la culpa de cada uno de los conductores.»

Litigio principal y cuestión prejudicial

11 El 5 de agosto de 2000, el ciclomotor conducido por el Sr. Carvalho colisionó con el vehículo ligero de pasajeros conducido por el Sr. Nogueira Teixeira. El Sr. Carvalho sufrió un traumatismo craneal, fue hospitalizado y tuvo que guardar cama durante varios meses. Desde entonces, ha quedado imposibilitado para ejercer cualquier profesión.

12 A raíz del accidente, el Sr. Carvalho ejercitó una acción contra Europeia de Seguros, aseguradora del Sr. Nogueira Teixeira por la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles. Mediante dicha acción, el Sr. Carvalho solicita una indemnización de 154.456,36 euros por los daños patrimoniales y no patrimoniales que afirma haber sufrido como consecuencia de dicho accidente.

13 El órgano jurisdiccional remitente afirma que no puede imputarse culpa a ninguno de los dos conductores. Señala que, al subsistir dudas sobre el grado de contribución al daño de los vehículos implicados en el accidente, debe aplicarse el artículo 506, apartado 2, del Código Civil portugués, que fija en un 50 % la proporción de la responsabilidad civil atribuible a cada uno de los conductores.

14 Según dicho órgano jurisdiccional, la responsabilidad del conductor del vehículo que ha causado los daños resulta proporcionalmente limitada por la contribución del vehículo de la víctima a la producción de dichos daños. La limitación de esta responsabilidad supone una limitación proporcional de la indemnización que la víctima debe recibir de Europeia de Seguros, en virtud del seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.

15 El órgano jurisdiccional remitente estima que la circunstancia de que un conductor que sea víctima de un accidente haya contribuido a la producción de los daños derivados de la colisión no le priva de su condición de persona damnificada en el sentido del artículo 1, apartado 2, de la Primera Directiva. Considera, por consiguiente, que el conductor que también tenga la condición de víctima puede acogerse, en lo que atañe a la indemnización de los daños corporales que haya sufrido, al principio de protección de las víctimas de accidentes de circulación consagrado por el Tribunal de Justicia en su sentencia de 30 de junio de 2005, Candolin y otros (C-537/03, Rec. p. I-5745).

16 El órgano jurisdiccional remitente añade que, sobre la base de este principio, el Tribunal de Justicia ha declarado que las normativas nacionales que permitan reducir o limitar la indemnización de las víctimas de accidentes de circulación por haber contribuido a la producción de los daños que hayan sufrido son contrarias al Derecho de la Unión, en la medida en que privan de efecto útil a los artículos 3, apartado 1, de la Primera Directiva, 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y 1 de la Tercera Directiva.

17 El mismo órgano jurisdiccional subraya que el Tribunal de Justicia, si bien reconoce que el ámbito de la responsabilidad civil sigue siendo competencia de los Estados miembros, no deja de señalar que deben ejercer esta competencia respetando el Derecho de la Unión, que sólo permite la reducción de la indemnización de la víctima en virtud del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles en supuestos excepcionales y en función de una apreciación individual.

18 Habida cuenta de esta jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas sobre la compatibilidad del régimen de responsabilidad civil aplicable en el litigio principal con las disposiciones del Derecho de la Unión antes mencionadas.

19 En estas circunstancias, el Tribunal da Relação do Porto ha decidido suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«En caso de colisión entre vehículos y cuando el accidente, del que han resultado daños corporales y materiales para uno de los conductores (el lesionado, que reclama indemnización), no pueda imputarse a ninguno de los conductores a título de culpa, ¿es contraria al Derecho comunitario y, en concreto, al artículo 3, apartado 1, de la [Primera Directiva], al artículo 2, apartado 1, de la [Segunda Directiva] y al artículo 1 de la [Tercera Directiva], en la interpretación que de estas disposiciones viene realizando el Tribunal de Justicia, la posibilidad de establecer un reparto de la responsabilidad por riesgo (artículo 506, apartados 1 y 2, del Código Civil) que tiene reflejo directo en la cuantía de la indemnización que debe atribuirse al lesionado por los daños patrimoniales y no patrimoniales derivados de las lesiones corporales sufridas, por cuanto implica la reducción de esta cuantía en igual proporción?»

Sobre la cuestión prejudicial

20 Mediante su cuestión, el órgano jurisdiccional remitente desea esencialmente que se dilucide si los artículos 3, apartado 1, de la Primera Directiva, 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y 1 de la Tercera Directiva deben interpretarse en el sentido de que se oponen a una normativa nacional que, en los supuestos en que una colisión entre dos vehículos cause daños sin que pueda imputarse culpa a los conductores, distribuye la responsabilidad por dichos daños en proporción al grado en que haya contribuido a su producción cada uno de los vehículos y, en caso de duda a este respecto, considera de igual medida dicho grado de contribución.

21 El Gobierno portugués precisa que el derecho a indemnización de la víctima está relacionado directa y proporcionalmente, en virtud de los artículos 483 y 499 del Código Civil portugués, a la proporción de la responsabilidad civil constatada en virtud del artículo 506 de dicho Código.

22 Los Gobiernos alemán, italiano y austriaco alegan que tanto del objeto como del tenor de las Directivas Primera y Segunda se desprende que éstas no tienen por objeto armonizar los regímenes de responsabilidad civil de los Estados miembros. Señalan que el objetivo del legislador de la Unión era regular la extensión del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y no el régimen de responsabilidad civil aplicable en los accidentes en los que intervengan estos vehículos.

23 A su juicio, se deriva de lo anterior que la compatibilidad con el Derecho de la Unión de los criterios de imputación del daño definidos por el Derecho nacional sobre la responsabilidad civil no se encuadra en el ámbito de aplicación de las Directivas Primera y Segunda. Asimismo, la aplicación de estas Directivas presupone que la cuestión de la determinación de la extensión de los daños reparables haya sido ya resuelta por el Derecho de la responsabilidad civil.

24 A este respecto, procede recordar que de la exposición de motivos de las Directivas Primera y Segunda se desprende que el objetivo de éstas es, por una parte, garantizar la libre circulación tanto de los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la Unión como de los ocupantes de dichos vehículos y, por otra parte, garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciban un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Unión en que haya ocurrido el accidente (sentencias de 28 de marzo de 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Rec. p. I-1829, apartado 13, y de 14 de septiembre de 2000, Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Rec. p. I-6711, apartado 24).

25 Para ello, la Primera Directiva, como se desprende de su octavo considerando, configuró un sistema basado en la presunción de que los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la Unión están cubiertos por un seguro. De este modo, el artículo 3, apartado 1, de dicha Directiva establece que los Estados miembros deben adoptar todas las medidas oportunas para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio sea cubierta mediante un seguro (sentencia Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira, antes citada, apartado 25).

26 Sin embargo, la redacción inicial de dicho artículo dejaba a los Estados miembros la tarea de determinar los daños cubiertos y las modalidades del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles. Con objeto de reducir las divergencias subsistentes en cuanto a la extensión de la obligación de aseguramiento entre las legislaciones de los Estados miembros, a las que alude el tercer considerando de la Segunda Directiva, el artículo 1 de esta Directiva impuso, en materia de responsabilidad civil, una cobertura obligatoria de los daños materiales y de los daños corporales, por determinados importes, y el artículo 1 de la Tercera Directiva extendió dicha obligación a la cobertura de los daños corporales causados a los ocupantes, con excepción del conductor (sentencia Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira, antes citada, apartado 26).

27 Por tanto, el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, tal como fue precisado y completado por las Directivas Segunda y Tercera, obliga a los Estados miembros a garantizar que la responsabilidad civil relativa a la circulación de los vehículos con estacionamiento habitual en su territorio esté cubierta por un seguro y precisa, en particular, los tipos de daños y los terceros perjudicados que debe cubrir dicho seguro (sentencia Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira, antes citada, apartado 27).

28 El Tribunal de Justicia ya se ha pronunciado sobre las consecuencias que se derivan de esta obligación en cuanto a la indemnización, por el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, de los daños causados a los terceros perjudicados, en virtud de la responsabilidad civil del asegurado.

29 De este modo, a la luz del objetivo de protección de las víctimas, que se reitera en numerosas ocasiones en las Directivas de que se trata, el Tribunal de Justicia ha declarado que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva se opone a que el asegurador de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles pueda invocar disposiciones legales o cláusulas contractuales para negarse a indemnizar a los terceros víctimas de un accidente causado por el vehículo asegurado (véanse, en este sentido, las sentencias, antes citadas, Ruiz Bernáldez, apartado 20, y Candolin y otros, apartado 18).

30 El Tribunal de Justicia ha declarado asimismo que el artículo 2, apartado 1, párrafo primero, de la Segunda Directiva no hace sino recordar esta obligación respecto de las disposiciones o las cláusulas de una póliza que excluyan de la cobertura del seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles los daños causados a terceros, basándose en la utilización o la conducción del vehículo asegurado por personas no autorizadas para conducirlo, personas no titulares de un permiso de conducir o personas que no cumplan las obligaciones legales de orden técnico referentes al estado y seguridad del vehículo (sentencias, antes citadas, Ruiz Bernáldez, apartado 21, y Candolin y otros, apartado 19).

31 Sin embargo, procede recordar que 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 a estos últimos 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 (véase, en este sentido, la sentencia de 19 de abril de 2007, Farrell, C-356/05, Rec. p. I-3067, apartado 32).

32 A este respecto, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que tanto del objeto de las Directivas Primera, Segunda y Tercera como de su tenor se desprende que su finalidad no es armonizar los regímenes de responsabilidad civil de los Estados miembros y que, en el estado actual del Derecho de la Unión, éstos tienen libertad para definir el régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros derivados de la circulación de vehículos (sentencias, antes citadas, Candolin y otros, apartado 24, y Farrell, apartado 33).

33 Del tenor del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva se infiere, en efecto, que el legislador de la Unión no deseaba precisar el tipo de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos –por culpa o por riesgo– que debe quedar cubierta por el seguro obligatorio.

34 Sin embargo, los Estados miembros están obligados a garantizar que la responsabilidad civil aplicable según su Derecho nacional esté cubierta por un seguro conforme con las disposiciones de las tres Directivas antes citadas (sentencia Farrell, antes citada, apartado 33).

35 Asimismo, por lo que respecta al Derecho de la responsabilidad civil, el Tribunal de Justicia ha declarado también que los Estados miembros deben ejercer sus competencias en este ámbito respetando el Derecho de la Unión y, en particular, los artículos 3, apartado 1, de la Primera Directiva, 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y 1 de la Tercera Directiva (sentencias, antes citadas, Candolin y otros, apartado 27, y Farrell, apartado 34).

36 Por lo tanto, las disposiciones nacionales del Derecho de la responsabilidad civil que regulan la indemnización de los siniestros que resulten de la circulación de los vehículos no pueden privar a las citadas disposiciones de su efecto útil (sentencias, antes citada, Candolin y otros, apartado 28, y Farrell, apartado 34).

37 Sucedería así si la responsabilidad de la víctima por los daños que ha sufrido, tal como se desprenda de la apreciación, conforme al Derecho nacional de la responsabilidad civil, de su contribución a la producción de dichos daños, tuviera por consecuencia excluir de oficio o limitar de manera desproporcionada su derecho a ser indemnizado, por el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, de los daños de los que sea responsable el asegurado.

38 A este respecto, el Tribunal de Justicia ha declarado que una normativa nacional, definida con arreglo a criterios generales y abstractos, no puede denegar al ocupante o limitar de manera desproporcionada el derecho a ser indemnizado por el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, por el mero hecho de haber contribuido a la realización del daño. Tan sólo en circunstancias excepcionales, sobre la base de una apreciación individual y en observancia del Derecho comunitario puede limitarse, de manera proporcionada, el alcance de tal derecho (sentencias, antes citadas, Candolin y otros, apartado 30, y Farrell, apartado 35).

39 En el presente caso, el litigio principal versa sobre la indemnización, en concepto de responsabilidad civil, de los daños sufridos por el conductor de un vehículo automóvil como consecuencia de una colisión entre éste y otro vehículo automóvil, en un contexto en el que no puede imputarse culpa a ninguno de los conductores. A diferencia de las circunstancias que dieron lugar a las sentencias Candolin y otros y Farrell, antes citadas, la reducción de los daños sufridos por el conductor no se deriva de una limitación de la cobertura de la responsabilidad civil por el seguro, sino de la limitación de la responsabilidad civil del asegurado, en virtud del régimen de responsabilidad civil aplicable.

40 Conforme al artículo 506, apartado 1, del Código Civil portugués, si de la colisión entre dos vehículos resultan daños, sin que pueda imputarse culpa a ninguno de los conductores, la responsabilidad civil de éstos se reparte en la proporción en que cada uno de los vehículos haya contribuido a los daños. En caso de duda sobre el grado de

contribución de los vehículos a la producción de los daños, el apartado 2 de dicho artículo prevé que se considere de igual medida.

41 En otras palabras, la normativa nacional aplicable en el litigio principal pretende repartir la responsabilidad civil de los daños causados en caso de colisión entre dos vehículos automóviles, cuando no pueda imputarse culpa a los conductores.

42 De este modo, como ha señalado el Gobierno portugués, este reparto de responsabilidad determina la indemnización exigible a cada uno de los conductores, en virtud de su responsabilidad civil respectiva, por los daños causados por la colisión.

43 En contraste con los contextos jurídicos que dieron lugar a las sentencias Candolin y otros y Farrell, antes citadas, el artículo 506 del Código Civil portugués no implica que se excluya de oficio ni se limite de manera desproporcionada el derecho de las víctimas –en este caso, el del conductor de un vehículo automóvil que ha sufrido daños corporales como consecuencia de una colisión con otro vehículo automóvil– a ser indemnizadas por el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles. Esta disposición se limita a prever que la responsabilidad civil se reparta proporcionalmente en función de la contribución de cada uno de los vehículos a la producción de los daños, con la consiguiente incidencia en el importe de la indemnización.

44 Por lo tanto, procede señalar que esta disposición no afecta a la garantía, prevista por el Derecho de la Unión, de que el régimen de responsabilidad civil aplicable en virtud del Derecho nacional quede cubierto por un seguro conforme con las disposiciones de las tres Directivas citadas.

45 Esta conclusión se ve asimismo corroborada por el artículo 1 *bis* de la Tercera Directiva –introducido por la Directiva 2005/14–, que, en lo que atañe a la cobertura de los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas, se remite al Derecho civil nacional. Dado que esta disposición establece que dichos daños quedan cubiertos por el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles en la medida en que los perjudicados tengan derecho a ser indemnizados de conformidad con el Derecho nacional, la situación no puede ser otra para el conductor de un vehículo automóvil que es, a un tiempo, víctima y corresponsable de los daños corporales que ha sufrido como consecuencia de un accidente en el que ha intervenido otro vehículo. A este respecto, del artículo 12 de la Directiva 2009/103 se desprende asimismo que la cobertura por el seguro obligatorio de los daños causados a las categorías especiales de víctimas, concretamente a los usuarios no motorizados y a los ocupantes, se entiende sin perjuicio de la responsabilidad, ni del importe de la indemnización de dichos daños.

46 Habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede responder a la cuestión planteada que los artículos 3, apartado 1, de la Primera Directiva, 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y 1 de la Tercera Directiva deben interpretarse en el sentido de que no se oponen a una normativa nacional que, en los supuestos en que una colisión entre dos vehículos cause daños sin que pueda imputarse culpa a los conductores, distribuye la responsabilidad por dichos daños en proporción al grado en que haya contribuido a su producción cada uno de los vehículos y, en caso de duda a este respecto, considera de igual medida dicho grado de contribución.

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 éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio

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

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Segunda) 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, el artículo 2, apartado 1, de 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, y el artículo 1 de la Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, Tercera Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, deben interpretarse en el sentido de que no se oponen a una normativa nacional que, en los supuestos en que una colisión entre dos vehículos cause daños sin que pueda imputarse culpa a los conductores, distribuye la responsabilidad por dichos daños en proporción al grado en que haya contribuido a su producción cada uno de los vehículos y, en caso de duda a este respecto, considera de igual medida dicho grado de contribución.

Firmas