SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)
de 14 de septiembre de 2000 *

En el asunto C-348/98,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE (actualmente artículo 234 CE), por el Tribunal da Comarca de Setúbal (Portugal), destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

Vitor Manuel Mendes Ferreira y Maria Clara Delgado Correia Ferreira

y

Companhia de Seguros Mundial Confiança SA,

una decisión prejudicial sobre la interpretación 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), y 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),

* Lengua de procedimiento: portugués.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por los Sres.: D.A.O. Edward, Presidente de Sala; L. Sevón (Ponente), P.J.G. Kapteyn, P. Jann y H. Ragnemalm, Jueces;

Abogado General: Sr. G. Cosmas;
Secretario: Sr. R. Grass;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— en nombre del Sr. Mendes Ferreira y de la Sra. Delgado Correia Ferreira, por el Sr. M.H. Macau Ferreira, Abogado de Montemor-o-Novo;

— en nombre de Companhia de Seguros Mundial Confiança SA, por el Sr. J. Geraldes, Abogado de Lisboa;

— en nombre del Gobierno italiano, por el Profesor U. Leanza, Jefe del servizio del contenzioso diplomatico del ministero degli Affari esteri, en calidad de Agente, asistido por el Sr. O. Fiumara, avvocato dello Stato;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. A. Caeiro, Consejero Jurídico principal, la Sra. C. Tufvesson, Consejera Jurídica, y el Sr. F. de Sousa Fialho, miembro del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes;

visto el informe del Juez Ponente;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 21 de octubre de 1999;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante resolución de 15 de julio de 1998, recibida en el Tribunal de Justicia el 24 de septiembre siguiente, el Tribunal da Comarca de Setúbal planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE (actualmente artículo 234 CE), siete cuestiones prejudiciales sobre la interpretación 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 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 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre, por una parte, el Sr. Mendes Ferreira y la Sra. Delgado Correia Ferreira y, por otra, la compañía aseguradora Companhia de Seguros Mundial Confiança SA (en lo sucesivo, «Mundial Confiança»), respecto de la indemnización de los daños que los primeros sufrieron en un accidente de circulación.

El marco jurídico comunitario

3 Con arreglo al 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 del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 103, p. 1; EE 13/02, p. 113; en lo sucesivo, «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 1, apartados 1 y 2, de la Segunda Directiva dispone:

«1. El seguro contemplado en el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 72/166/CEE cubrirá obligatoriamente los daños materiales y los daños corporales.

2. Sin perjuicio de importes de garantía superiores, eventualmente prescritos por los Estados miembros, cada Estado exigirá que los importes por los que dicho seguro sea obligatorio se eleven como mínimo:

— para los daños corporales, a 350.000 ECU cuando no haya más que una víctima; cuando haya varias víctimas de un solo siniestro, dicho montante será multiplicado por el número de las víctimas,

— para los daños materiales, a 100.000 ECU por siniestro cualquiera que sea el número de víctimas.

Los Estados miembros podrán establecer en lugar de los anteriores importes mínimos un importe mínimo de 500.000 ECU por los daños [corporales], cuando haya varias víctimas de un solo y mismo siniestro, o, por los daños corporales y materiales, un importe global mínimo de 600.000 ECU por siniestro cualquiera que sea el número de víctimas o la naturaleza de los daños.»

5 El artículo 3 de la misma Directiva prevé:

«Los miembros de la familia del [tomador del seguro], 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.»

6 Con arreglo al artículo 5 de dicha Directiva, en su versión modificada por el Anexo I, parte IX, F, titulada «Seguros», del Acta relativa a las condiciones de adhesión del Reino de España y de la República Portuguesa y a las adaptaciones de los Tratados (DO 1985, L 302, pp. 23, 218; en lo sucesivo, «Acta de adhesión»):

«1. Los Estados miembros modificarán sus disposiciones nacionales para cumplir la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 1987. [...]

2. Las disposiciones así modificadas serán aplicadas a más tardar el 31 de diciembre de 1988.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2:

a) el Reino de España, la República Helénica y la República Portuguesa dispondrán de un plazo que finalizará el 31 de diciembre de 1995 para incrementar las cantidades de garantía hasta las cantidades previstas en el apartado 2 del artículo 1. Si hicieren uso de esta facultad, las cantidades de garantía deberán alcanzar en relación a las cantidades previstas en dicho artículo:

— un porcentaje superior al 16 % no más tarde del 31 de diciembre de 1988,

— un porcentaje igual al 31 % no más tarde del 31 de diciembre de 1992;

[...]»

7 Según el artículo 1, párrafo primero, de la Tercera Directiva, «el seguro a que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 72/166/CEE cubrirá la responsabilidad por daños corporales de todos los ocupantes, con excepción del conductor, derivados de la circulación de un vehículo».

8 Dicha Tercera Directiva prevé en su artículo 6:

«1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva, a más tardar el 31 de diciembre de 1992. [...]

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1:

— La República Helénica, el Reino de España y la República Portuguesa dispondrán de un plazo que se extiende hasta el 31 de diciembre de 1995 para dar cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 1 y 2;

[...]»

El procedimiento principal y el marco jurídico nacional

9 De la resolución de remisión se desprende que el 12 de febrero de 1995 tuvo lugar un accidente de circulación en el que estuvo implicado un vehículo automóvil propiedad del Sr. Mendes Ferreira, conducido por uno de sus hijos y en el que viajaba otro de sus hijos, de 12 años de edad, que sufrió lesiones mortales. No estuvo implicado ningún otro vehículo. En la resolución de remisión se precisa que no medió culpa del conductor.

10 El Sr. Mendes Ferreira había suscrito un contrato de seguro con Mundial Confiança para cubrir la responsabilidad civil derivada de la circulación del vehículo de que se trata.

11 El Sr. Mendes Ferreira y su esposa ejercitaron una acción judicial ante el órgano jurisdiccional remitente para obtener la condena de Mundial Confiança a indemnizarlos por el daño sufrido. Esta última se opone a dicha pretensión, alegando que el Derecho portugués vigente en el momento de producirse los hechos excluía cualquier obligación indemnizatoria.

12 A este respecto, de la resolución de remisión se desprende que el artículo 504, apartado 2, del Código Civil portugués, en su versión vigente en el momento de producirse los hechos del asunto principal, disponía que, en caso de transporte gratuito, el transportista sólo respondería, en términos generales, de los daños que causare interviniendo culpa. Generalmente, los órganos jurisdiccionales portugueses interpretaban esta disposición en el sentido de que, para obtener una indemnización, el ocupante transportado gratuitamente debía probar que había mediado culpa del conductor del vehículo.

13 Según el órgano jurisdiccional remitente, con objeto de adaptar el Derecho nacional a la Tercera Directiva y, en particular, a su artículo 1, el artículo 504 del Código Civil portugués fue modificado por el Decreto-Lei nº 14/96, de 6 de marzo de 1996, que desde entonces prevé en su apartado 3 la posibilidad de que se genere responsabilidad civil por riesgo también en favor de los ocupantes transportados gratuitamente, aunque limitada exclusivamente a los daños corporales.

14 El órgano jurisdiccional remitente subraya además que, aun cuando la legislación portuguesa aplicable en el momento de producirse los hechos del asunto principal hubiera reconocido, en caso de responsabilidad civil por riesgo, el derecho a indemnización del ocupante transportado gratuitamente, lo cierto es que, según el artículo 508, apartado 1, del Código Civil portugués, el importe máximo de la indemnización del perjudicado en un accidente de circulación, sin mediar culpa del responsable, asciende al doble de la cuantía que determina la atribución de competencia a los Tribunales portugueses de segunda instancia. Dicha cuantía, que se fijó en 1987 y no se ha revisado desde entonces, es de 2.000.000 de PTE, por lo que el importe máximo que puede asignarse como indemnización sin mediar culpa es de 4.000.000 de PTE.

15 Dicho órgano jurisdiccional pide que se dilucide si, habida cuenta del artículo 1, apartado 2, y del artículo 5, apartado 2, de la Segunda Directiva, en su versión modificada por el Acta de adhesión, los Estados miembros pueden fijar, para la indemnización de los perjudicados en accidentes de circulación sin culpa del conductor responsable, límites máximos inferiores a los límites mínimos del capital obligatoriamente asegurado que exige la Segunda Directiva. En efecto, la

Segunda Directiva no establece distinción alguna entre la responsabilidad civil fundada en la culpa del conductor y la responsabilidad civil fundada en el riesgo.

16 En consecuencia, el Tribunal da Comarca de Setúbal decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Obliga el artículo 3 de la Directiva 84/5/CEE a que el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos automóviles garantice los daños causados a los miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor del vehículo, incluso cuando tales familiares sean transportados gratuitamente y sólo se genere la responsabilidad civil por riesgo, no culposa, o puede el Estado miembro excluir en estos casos la concesión de cualquier indemnización?

2) Los importes mínimos de capital asegurado establecidos en el artículo 1, apartado 2, de la Directiva 84/5/CEE, ¿son igualmente aplicables en situaciones en las que se genera la responsabilidad civil por riesgo, no culposa, o puede el Estado miembro legislar en el sentido de que, cuando no medie culpa por parte del conductor del vehículo responsable del accidente, los límites máximos de la indemnización que deba pagarse serán inferiores a tales límites mínimos?

3) ¿Debe el órgano jurisdiccional nacional interpretar su Derecho interno de modo que éste pase a ser conforme con las disposiciones de una Directiva, bien en caso de deficiencias en la adaptación a ésta de dicho Derecho, o bien en caso de que continúen en vigor normas de Derecho interno preexistentes?

4) ¿Debe hacerlo aunque tal interpretación sea contraria al sentido y alcance atribuidos generalmente a las normas de su Derecho interno o, incluso,

cuando tal interpretación esté de acuerdo con las intenciones del legislador nacional que, sin embargo, éste no logró expresar en el texto de la Ley?

5) ¿Deberá, además, el órgano jurisdiccional nacional proceder a una interpretación conforme con las disposiciones de la Directiva comunitaria incluso en un litigio que sólo atañe a particulares?

6) ¿Deberá, además, el órgano jurisdiccional nacional proceder a una interpretación de su Derecho interno conforme con lo dispuesto en el artículo 1 de la Directiva 90/232/CEE, incluso en el caso de un accidente ocurrido antes de finalizar el plazo señalado al Estado miembro para adaptar su Derecho interno a dicha norma?

7) Si se considerase que no es posible interpretar el Derecho interno de forma que pase a ser conforme con las disposiciones de una Directiva, ¿la primacía del Derecho comunitario obliga al órgano jurisdiccional nacional a excluir la aplicación de sus normas internas incompatibles con la Directiva, incluso cuando se trata de un litigio que sólo atañe a particulares?»

Sobre la primera cuestión

17 Mediante su primera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pide esencialmente que se dilucide si el artículo 3 de la Segunda Directiva exige que el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles cubra los daños corporales causados a los ocupantes transportados gratuitamente que sean miembros de la familia del tomador del seguro, del conductor o de cualquier otra persona cuya responsabilidad civil se genere en el siniestro y esté cubierta por el seguro obligatorio de automóviles (en lo sucesivo, «miembros de la familia del

tomador del seguro o del conductor»), con independencia de que intervenga culpa por parte del conductor del vehículo que cause el accidente.

18 Los demandantes del procedimiento principal alegan que, por lo que se refiere a la protección de las personas transportadas gratuitamente y de los miembros de la familia del conductor, los artículos 3 de la Segunda Directiva y 1 de la Tercera Directiva prevén la responsabilidad civil por riesgo. En su opinión, dichas disposiciones tienen efecto directo y priman sobre el Derecho nacional.

19 Mundial Confiança aduce que el órgano jurisdiccional remitente confunde el régimen del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de los vehículos automóviles, al que se refieren las distintas Directivas, con el régimen de Derecho privado de la responsabilidad civil, que no ha sido objeto de aproximación de legislaciones. Opina que el artículo 3 de la Segunda Directiva tuvo como único objetivo obligar a los Estados miembros a suprimir una desigualdad de trato considerada injusta en el ámbito de las legislaciones nacionales en materia de seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, como se desprende de los considerandos de dicha Directiva.

20 Estima que mediante la nueva legislación portuguesa sobre el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, es decir el Decreto-Lei nº 522/85, de 31 de diciembre de 1985, que ya no excluye a los miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor, como ocurría en la legislación anterior, la República Portuguesa adaptó correctamente el Derecho interno a las disposiciones del artículo 3 de la Segunda Directiva en el momento de su adhesión a las Comunidades Europeas.

21 El Gobierno italiano observa que del artículo 3 de la Segunda Directiva resulta que, por lo que se refiere a los daños corporales, los miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor no pueden ser excluidos de la garantía del seguro por el hecho de existir un vínculo de parentesco, hayan sido transportados o no. Además, al igual que la Comisión, indica que las tres Directivas sobre

seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles manifiestamente hacen abstracción de la existencia o inexistencia de culpa del conductor, pues no distinguen entre la responsabilidad basada en la culpa y la basada en el riesgo.

22 La Comisión estima que el artículo 3 de la Segunda Directiva debe interpretarse en el sentido de que, si el Derecho nacional aplicable impone la cobertura de un ocupante que no es miembro de la familia del tomador del seguro o del conductor del vehículo, ese mismo artículo implica que debe dejar de aplicarse toda disposición legal o contractual que excluya de la misma protección a un miembro de la familia herido en un accidente de circulación. En cambio, si el Derecho nacional no impone la cobertura de los ocupantes, el artículo 3 de la Segunda Directiva no prevé la cobertura de los miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor.

23 A este respecto, procede señalar, en primer lugar, que del objeto de las tres Directivas sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y de su tenor literal se desprende que su finalidad no es armonizar los regímenes de responsabilidad civil de los Estados miembros.

24 En efecto, como ya declaró el Tribunal de Justicia en la sentencia de 28 de marzo de 1996, Ruiz Bernáldez (C-129/94, Rec. p. I-1829), apartados 13 a 16, de la exposición de motivos de las citadas Directivas 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 Comunidad como de los ocupantes de dichos vehículos y, por otra parte, garantizar que los perjudicados en accidentes causados por estos vehículos reciban un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Comunidad en que haya ocurrido el accidente (véase, especialmente, el quinto considerando de la Segunda Directiva y el cuarto considerando de la Tercera Directiva).

25 A estos efectos, la Primera Directiva creó un sistema basado en la presunción de que los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la Comunidad

están cubiertos por un seguro (octavo considerando). 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.

26 Sin embargo, según la redacción inicial de dicho artículo, correspondía a los Estados miembros determinar los daños cubiertos y el régimen del seguro obligatorio de responsabilidad civil. Con objeto de reducir las divergencias subsistentes en cuanto a la extensión de la obligación de aseguramiento entre las legislaciones de los Estados miembros (tercer considerando de la Segunda Directiva), el artículo 1 de la Segunda 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 3 de esa misma Directiva precisó, por lo que respecta a los daños corporales, que los miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor no podrán ser excluidos de la cobertura en razón de dicho vínculo de parentesco. 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.

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. En cambio, dicha disposición no se pronuncia acerca del tipo de responsabilidad civil, por riesgo o por culpa, que debe cubrir el seguro.

28 Ante la inexistencia de una normativa comunitaria que precise el tipo de responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que debe estar cubierta por el seguro obligatorio, la elección del régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros que resultan de la circulación de los vehículos forma parte, en principio, de la competencia de los Estados miembros.

29 De lo anterior se deriva que, en el estado actual del Derecho comunitario, los Estados miembros tienen libertad para definir el régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros derivados de la circulación de los vehículos, pero 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.

30 A continuación, por lo que se refiere a la indemnización de los daños causados a los miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor, el artículo 3 de la Segunda Directiva prevé que éstos no podrán ser excluidos en razón de dicho vínculo de parentesco del beneficio del seguro de daños corporales por ellos sufridos. Del noveno considerando de la Segunda Directiva se desprende que dicha disposición tiene por objeto garantizar a los miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor una protección comparable a la de otros terceros perjudicados, en lo que se refiere a los daños corporales.

31 De ello se deriva que los terceros perjudicados en un siniestro no pueden ser excluidos del beneficio del seguro obligatorio de automóviles por la mera razón de ser miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor. Por lo tanto, el seguro obligatorio de automóviles debe permitir que los miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor perjudicados en un accidente causado por un vehículo sean indemnizados por sus daños corporales en las mismas condiciones que los demás terceros perjudicados en tal accidente.

32 En consecuencia, si el Derecho nacional de un Estado miembro impone la cobertura obligatoria de los daños corporales causados a terceros ocupantes transportados gratuitamente, con independencia de que intervenga culpa por parte del conductor del vehículo que haya causado el accidente, debe imponer la misma cobertura de los daños corporales causados a los ocupantes miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor. En cambio, si el Derecho nacional de dicho Estado miembro no impone tal cobertura de los daños corporales causados a los terceros ocupantes, el artículo 3 de la Segunda

Directiva no le obliga a imponerla respecto de los daños corporales causados a los ocupantes miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor.

33 Por lo demás, procede subrayar que el accidente que dio origen al litigio principal se produjo el 12 de febrero de 1995, es decir antes de vencer el plazo de adaptación del Derecho interno señalado a la República Portuguesa en la Tercera Directiva, es decir el 31 de diciembre de 1995. Por lo tanto, los particulares no pueden invocar dicha Directiva ante los órganos jurisdiccionales nacionales (véase la sentencia de 3 de marzo de 1994, Vaneetveld, C-316/93, Rec. p. I-763, apartado 16).

34 En cualquier caso debe recordarse que, si el artículo 1 de la Tercera Directiva extendió la cobertura obligatoria impuesta por el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, tal como fue precisado y completado por la Segunda Directiva, a los daños corporales causados a los ocupantes distintos del conductor, de los apartados 27 a 29 de la presente sentencia se desprende que dicho artículo no impone el tipo de responsabilidad civil que debe cubrir el seguro obligatorio de automóviles.

35 En consecuencia, procede responder a la primera cuestión que el artículo 3 de la Segunda Directiva exige que el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles cubra los daños corporales causados a los ocupantes transportados gratuitamente que sean miembros de la familia del tomador del seguro o del conductor, con independencia de que intervenga culpa por parte del conductor del vehículo que cause el accidente, únicamente si el Derecho nacional del correspondiente Estado miembro impone tal cobertura de los daños corporales causados en las mismas condiciones a otros terceros ocupantes.

Sobre la segunda cuestión

36 Mediante su segunda cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pide que se dilucide si los artículos 1, apartado 2, y 5, apartado 3, de la Segunda Directiva, en su versión modificada por el Acta de adhesión, se oponen a una normativa nacional que prevé importes máximos de indemnización inferiores a los importes mínimos de garantía establecidos en dichas disposiciones cuando sólo se genere la responsabilidad civil por riesgo, por no mediar culpa del conductor del vehículo que cause el accidente.

37 Los demandantes del procedimiento principal y el Gobierno italiano sostienen que los importes mínimos de garantía establecidos en el artículo 1, apartado 2, de la Segunda Directiva son aplicables a las situaciones en las que se genera la responsabilidad civil por riesgo y que los Estados miembros no tienen la posibilidad de establecer importes máximos de indemnización inferiores a dichos importes mínimos. El Gobierno italiano añade que, respecto de los importes mínimos, no se distingue entre la responsabilidad por culpa y la responsabilidad por riesgo.

38 La Comisión aduce que ninguna de las tres Directivas se pronuncia acerca de la elección del régimen de responsabilidad. Por lo tanto, el régimen nacional puede ser un régimen de responsabilidad por riesgo o un régimen de responsabilidad por culpa. Sin embargo, en su opinión, el artículo 1, apartado 2, de la Segunda Directiva debe interpretarse en el sentido de que, cuando queda probada la responsabilidad y habida cuenta del principio según el cual la indemnización debe cubrir los daños efectivamente causados, los importes mínimos establecidos en dicho artículo deben respetarse, con independencia del tipo de régimen de responsabilidad aplicable.

39 A este respecto, de los apartados 27 y 28 de la presente sentencia resulta que lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, tal como fue precisado y completado por las Directivas Segunda y Tercera, y en particular por el artículo 1 de la Segunda Directiva, no se pronuncia sobre el tipo de responsabilidad civil, por riesgo o por culpa, que debe cubrir el seguro obligatorio de automóviles. En la medida en que la normativa comunitaria no

regula esta cuestión, la elección del régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros que resultan de la circulación de vehículos forma parte, en principio, de la competencia de los Estados miembros.

40 No obstante, del apartado 29 de la presente sentencia se desprende que la responsabilidad civil que, según el Derecho nacional del correspondiente Estado miembro, se aplique a los siniestros resultantes de la circulación de los vehículos debe estar cubierta por un seguro y dicho seguro debe respetar los importes mínimos de garantía establecidos en los artículos 1, apartado 2, y 5, apartado 3, de la Segunda Directiva, en su versión modificada por el Acta de adhesión. Por lo tanto, respecto de los siniestros cubiertos por dicha responsabilidad civil, la normativa no puede fijar límites máximos de indemnización inferiores a dichos importes mínimos.

41 En consecuencia, procede responder a la segunda cuestión que los artículos 1, apartado 2, y 5, apartado 3, de la Segunda Directiva, en su versión modificada por el Acta de adhesión, se oponen a una normativa nacional que prevé importes máximos de indemnización inferiores a los importes mínimos de garantía establecidos en dichos artículos cuando sólo se genere la responsabilidad civil por riesgo, por no mediar culpa del conductor del vehículo que cause el accidente.

Sobre las cuestiones tercera a séptima

42 Habida cuenta de la respuesta dada a las dos primeras cuestiones, las cuestiones tercera a séptima, que se refieren a la obligación de proceder a una interpretación conforme con el Derecho comunitario y al efecto directo de las correspondientes disposiciones de las Directivas Segunda y Tercera, son irrelevantes para la solución del litigio principal. En consecuencia, no es necesario examinarlas.

Costas

43 Los gastos efectuados por el Gobierno italiano y por la Comisión, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por el Tribunal da Comarca de Setúbal mediante resolución de 15 de julio de 1998, declara:

1) El artículo 3 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, exige que el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles cubra los daños corporales causados a los ocupantes transportados gratui-

tamente que sean miembros de la familia del tomador del seguro, del conductor, o de cualquier otra persona cuya responsabilidad civil se genere en el siniestro y esté cubierta por el seguro obligatorio de automóviles, con independencia de que intervenga culpa por parte del conductor del vehículo que cause el accidente, únicamente si el Derecho nacional del correspondiente Estado miembro impone tal cobertura de los daños corporales causados en las mismas condiciones a otros terceros ocupantes.

2) Los artículos 1, apartado 2, y 5, apartado 3, de la Segunda Directiva 84/5, en su versión modificada por el Anexo I, parte IX, F, titulada «Seguros», del Acta relativa a las condiciones de adhesión del Reino de España y de la República Portuguesa y a las adaptaciones de los Tratados, se oponen a una normativa nacional que prevé importes máximos de indemnización inferiores a los importes mínimos de garantía establecidos en dichos artículos cuando sólo se genere la responsabilidad civil por riesgo, por no mediar culpa del conductor del vehículo que cause el accidente.

Edward Sevón Kapteyn

Jann Ragnemalm

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 14 de septiembre de 2000.

El Secretario

R. Grass

El Presidente de la Sala Quinta

D.A.O. Edward