SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 9 de junio de 2011 *

En el asunto C-409/09,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE, por el Supremo Tribunal de Justiça (Portugal), mediante resolución de 2 de octubre de 2009, recibida en el Tribunal de Justicia el 27 de octubre de 2009, en el procedimiento entre

José Maria Ambrósio Lavrador,

Maria Cândida Olival Ferreira Bonifácio

y

Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial, S.A.,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. K. Lenaerts, Presidente de Sala, y los Sres. D. Šváby (Ponente), G. Arestis, J. Malenovský y T. von Danwitz, Jueces;

* Lengua de procedimiento: portugués.

Abogado General: Sr. N. Jääskinen;
Secretaria: Sra. M. Ferreira, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 27 de enero de 2011;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre del Sr. Ambrósio Lavrador y la Sra. Olival Ferreira Bonifácio, por el Sr. L. Saraiva, advogado;

— en nombre de la Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial, S.A., por el Sr. J.M. Fonseca, advogado;

— en nombre del Gobierno portugués, por los Sres. L. Inez Fernandes y D. Marinho Pires, en calidad de agentes;

— en nombre del Gobierno alemán, por el Sr. J. Möller y la Sra. J. Kemper, en calidad de agentes;

— en nombre del Gobierno letón, por las Sras. K. Drēviņa y M. Borkoveca, en calidad de agentes;

— en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. N. Yerrell y M. Teles Romão y por el Sr. P. Guerra e Andrade, 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 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»), 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 Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre el Sr. Ambrósio Lavrador y la Sra. Olival Ferreira Bonifácio y la Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial, S.A. (en lo sucesivo, «Fidelidade-Mundial»), en relación con la indemnización por ésta, en concepto de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, de los daños sufridos por los recurrentes en el litigio principal como consecuencia de un accidente de tráfico en el que se vieron involucrados su hijo, menor de edad, que circulaba en bicicleta, y un vehículo con responsabilidad civil asegurada por Fidelidade-Mundial.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

3 Con arreglo al 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 dispone:

«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 72/166/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 relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (DO L 149, p. 14), titulado «Modificaciones de la Directiva 90/232/CEE», establece:

«[...]

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 Según el decimosexto considerando de la Directiva 2005/14:

«Los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios de las vías públicas no motorizados, que son generalmente la parte más débil en un accidente, deben estar cubiertos por el seguro obligatorio del vehículo implicado en

el accidente, cuando tengan derecho a indemnización de conformidad con el Derecho civil nacional. Esta disposición no prejuzga la responsabilidad civil ni el nivel de indemnización por daños en un accidente concreto en virtud de la legislación nacional.»

8 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

9 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.»

10 El artículo 504, apartado 1, de este Código dispone:

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

11 Con arreglo al artículo 505 de dicho Código:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 570, únicamente se excluirá la responsabilidad prevista por el artículo 503, apartado 1, cuando el accidente sea imputable a la víctima o a un tercero, o cuando resulte de un supuesto de fuerza mayor ajeno al funcionamiento del vehículo.»

12 El artículo 570 del mismo Código establece:

«1. Cuando la culpa de la víctima haya contribuido a la irrogación o al agravamiento de los daños, corresponderá al tribunal competente determinar, habida cuenta de la gravedad de la culpa de cada una de las partes y de las consecuencias derivadas de ella, si la indemnización debe abonarse íntegra o parcialmente, o incluso excluirse.

2. Si la responsabilidad se fundamenta en una simple presunción de culpa, la culpa de la víctima excluye la obligación de indemnizar, salvo disposición en contrario.»

Litigio principal y cuestión prejudicial

13 El 12 de julio de 2002, el hijo menor de edad de los recurrentes en el litigio principal, que circulaba en bicicleta, colisionó con un vehículo asegurado por Fidelidade-Mundial. Este accidente entrañó el fallecimiento del menor de corta edad.

14 A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente expone que se declaró probado en las instancias inferiores que dicho accidente se produjo sobre las 20.20 en un pueblo, en una calle rodeada de inmuebles, en el medio rural, y que el menor circulaba a contramano, sin respetar las reglas de prioridad.

15 Los recurrentes en el litigio principal interpusieron un recurso contra Fidelidade-Mundial, aseguradora del vehículo implicado en el accidente del cual su hijo fue víctima, por la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.

Mediante dicho recurso, los interesados solicitan que se les conceda una indemnización de 207.080,78 euros y la cobertura de los gastos médicos y de todos los daños materiales, por los daños patrimoniales y extrapatrimoniales consecuencia de dicho accidente.

16 Comoquiera que su recurso fue desestimado en primera instancia y en apelación, los recurrentes en el litigio principal interpusieron un recurso de casación ante el Supremo Tribunal de Justiça.

17 En relación con las circunstancias del accidente del cual fue víctima el hijo de los recurrentes en el litigio principal, el órgano jurisdiccional remitente, refiriéndose a las resoluciones dictadas en primera instancia y en apelación, señala que el único culpable es el menor de corta edad, que circulaba a contramano, sin respetar las reglas de prioridad, y que el conductor del vehículo no incumplió ninguno de los deberes que le imponen las reglas de circulación, de modo que no puede apreciarse la existencia de ninguna responsabilidad en su contra, sea por la responsabilidad por riesgo, sea por la responsabilidad por culpa.

18 No obstante, el órgano jurisdiccional remitente recoge en su resolución las alegaciones de los recurrentes en el litigio principal, según las cuales podía exigirse al conductor del vehículo automóvil una atención particular y una conducta extremadamente prudente, habida cuenta de que conocía el lugar del accidente, al que continuamente acudían niños. Según estas alegaciones, un comportamiento negligente de dicho conductor tuvo incidencia, en términos de causalidad, en el proceso que dio lugar al hecho dañoso.

19 El órgano jurisdiccional remitente subraya que el Tribunal de Justicia, aun reconociendo que el ámbito de la responsabilidad civil sigue siendo competencia de los Estados miembros, precisó en su sentencia de 30 de junio de 2005, Candolin y otros (C-537/03, Rec. p. I-5745), que éstos deben ejercer esta competencia respetando el Derecho de la Unión, y, por tanto, no pueden privar de efecto útil a las disposiciones de las Directivas Primera, Segunda y Tercera. Considera que dichas disposiciones se

verían privadas de tal efecto, en particular, si una norma nacional excluyera o limitara de modo desproporcionado el derecho a ser indemnizado por el único motivo de que los daños fueran imputables a la propia víctima.

20 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 mencionadas en los apartados 3 a 5 de la presente sentencia.

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

«Lo dispuesto en el artículo 1 de la Tercera Directiva [...], ¿debe interpretarse en el sentido de que se opone a que, en el supuesto de un accidente de tráfico, como el verificado en las circunstancias de tiempo, modo y lugar del presente caso concreto, el Derecho civil portugués –concretamente los artículos 503, apartado 1, 504, 505 y 570 del Código Civil– excluya o limite el derecho a indemnización de un menor de edad, víctima del accidente, por el único motivo de que dicho menor haya intervenido en parte o incluso exclusivamente en la producción del daño?»

Sobre la cuestión prejudicial

22 Con carácter previo, cabe señalar, como señaló correctamente el Gobierno alemán, que, si bien la cuestión planteada versa únicamente sobre el artículo 1 de la Tercera Directiva, se deriva sin embargo de la resolución de remisión considerada en su conjunto que, mediante su cuestión, el órgano jurisdiccional remitente desea saber,

en esencia, si las Directivas Primera, Segunda y Tercera deben interpretarse en el sentido de que se oponen a una normativa nacional que limita o excluye el derecho a indemnización de la víctima de un accidente en el que está involucrado un vehículo automóvil debido a la intervención de ésta, de manera parcial o exclusivamente, en la producción del daño.

23 A este respecto, procede recordar en primer lugar 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 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 (sentencias de 28 de marzo de 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Rec. p. I-1829, apartado 13; de 14 de septiembre de 2000, Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Rec. p. I-6711, apartado 24, y de 17 de marzo de 2011, Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, Rec. p. I-1821, apartado 24).

24 Por consiguiente, la Primera Directiva, tal como fue precisada y completada 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 (véanse las sentencias, antes citadas, Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira, apartado 27, y Carvalho Ferreira Santos, apartado 27).

25 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 (sentencia Carvalho Ferreira Santos, antes citada, apartado 31 y jurisprudencia citada).

26 En efecto, 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 (sentencia Carvalho Ferreira Santos, antes citada, apartado 32 y jurisprudencia citada). Lo dispuesto en el artículo 1 *bis* de la Tercera Directiva, recogido en el artículo 12, apartado 3, de la Directiva 2009/103, corrobora este análisis por lo que se refiere a los daños sufridos por los usuarios no motorizados de vías públicas.

27 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 mencionadas (sentencias Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira, antes citada, apartado 29; de 19 de abril de 2007, Farrell, C-356/07, Rec. p. I-3067, apartado 33, y Carvalho Ferreira Santos, antes citada, apartado 34).

28 En segundo lugar, se desprende de la jurisprudencia que los Estados miembros deben ejercer sus competencias en este ámbito respetando el Derecho de la Unión y que las disposiciones nacionales que regulan la indemnización de los siniestros que resulten de la circulación de los vehículos no pueden privar a las Directivas Primera, Segunda y Tercera de su efecto útil (véanse, en este sentido, las sentencias, antes citadas, Ruiz Bernáldez, apartado 19; Candolin y otros, apartados 27 y 28, y Farrell, apartado 34).

29 Como ha precisado el Tribunal de Justicia, estas Directivas se verían privadas de tal efecto si, basándose únicamente en la participación de la víctima en la producción del daño, una normativa nacional, definida con arreglo a criterios generales y abstractos, denegara a la víctima el derecho a ser indemnizada con cargo al seguro obligatorio de vehículos o limitara este derecho de manera desproporcionada (véase, en este sentido, la sentencia Candolin y otros, antes citada, apartado 29). El alcance de la indemnización de la víctima tan sólo puede limitarse en circunstancias excepcionales, sobre la base de una apreciación individual (sentencia Candolin y otros, antes citada, apartado 30).

30 De este modo, el Tribunal de Justicia concluyó que los artículos 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y 1 de la Tercera Directiva se oponen a una normativa nacional que, por razón de la participación de un ocupante en la producción del daño que haya sufrido, permita denegar o limitar de forma desproporcionada, la indemnización con cargo al seguro obligatorio de vehículo (sentencia Candolin y otros, antes citada, apartado 35). Esta solución se confirmó en la sentencia Farrell, antes citada (apartado 35).

31 Procede señalar que en el caso de autos, a diferencia de las circunstancias que dieron lugar a las sentencias Candolin y otros y Farrell, antes citadas, el derecho a indemnización de las víctimas del accidente no se deriva de una limitación de la cobertura de la responsabilidad civil por las disposiciones en materia de seguros, sino de la limitación de la responsabilidad civil del asegurado, en virtud del régimen de responsabilidad civil aplicable.

32 A este respecto, se desprende de la resolución de remisión que los artículos 503 y 504 del Código civil portugués establecen una responsabilidad objetiva en caso de accidente de circulación, pero que, con arreglo al artículo 505 de dicho Código, la responsabilidad por riesgo prevista en el artículo 503, apartado 1, del mismo Código, se excluye si el accidente es imputable a la víctima. Además, cuando la culpa de la víctima ha contribuido a la irrogación o al agravamiento de los daños, el artículo 570 del Código civil portugués establece que dicha persona se verá privada de indemnización parcial o totalmente, en consonancia con la gravedad de dicha culpa.

33 En otros términos, la normativa nacional aplicable en el marco del litigio principal sólo tiene por objeto, en un contexto como el del presente asunto, excluir la responsabilidad por riesgo del conductor del vehículo implicado en el accidente cuando el accidente es exclusivamente imputable a la víctima. Además, en virtud de dicha normativa, en caso de que la culpa de la víctima haya contribuido a la irrogación o al agravamiento de sus daños, la indemnización se ve disminuida de manera proporcionada a la gravedad de esta culpa.

34 En contraste con los contextos jurídicos que dieron lugar respectivamente a las sentencias Candolin y otros y Farrell, antes citadas, dicha norma no tiene por efecto, en el supuesto de que la víctima contribuya a su propio daño, que se excluya de oficio ni se limite de manera desproporcionada su derecho –en este caso, el de los progenitores de un menor fallecido, mientras circulaba en bicicleta, como consecuencia de una colisión con un vehículo automóvil– a ser indemnizadas por el seguro obligatorio de responsabilidad civil del conductor del vehículo implicado en el accidente. Por lo tanto, no afecta a la garantía, prevista por el Derecho de la Unión, de que la responsabilidad civil, determinada en virtud del Derecho nacional aplicable, quede cubierta por un seguro conforme con las tres Directivas mencionadas (véase la sentencia Carvalho Ferreira Santos, antes citada, apartados 43 y 44).

35 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión planteada que las Directivas Primera, Segunda y Tercera deben interpretarse en el sentido de que no se oponen a disposiciones nacionales del Derecho de la responsabilidad civil que permiten excluir o limitar el derecho de la víctima de un accidente a reclamar una indemnización por el seguro de responsabilidad civil del vehículo automóvil implicado en el accidente sobre la base de una apreciación individual de la contribución de manera exclusiva o parcialmente de dicha víctima a su propio daño.

Costas

36 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 Tercera) declara:

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, 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 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 disposiciones nacionales del Derecho de la responsabilidad civil que permiten excluir o limitar el derecho de la víctima de un accidente a reclamar una indemnización por el seguro de responsabilidad civil del vehículo automóvil implicado en el accidente sobre la base de una apreciación individual de la contribución de manera exclusiva o parcialmente de dicha víctima a su propio daño.

Firmas