Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)

de 20 de julio de 2017 *

«Procedimiento prejudicial — Seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles — Directiva 72/166/CEE — Artículo 3, apartado 1 — Directiva 84/5/CEE — Artículo 2, apartado 1 — Contrato de seguro celebrado sobre la base de falsas declaraciones relativas a la propiedad del vehículo y a la identidad del conductor habitual de éste — Tomador del seguro — Falta de interés económico en la celebración de ese contrato — Nulidad absoluta del contrato de seguro — Oponibilidad a los perjudicados»

En el asunto C-287/16,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Supremo Tribunal de Justiça (Portugal), mediante resolución de 4 de mayo de 2016, recibida en el Tribunal de Justicia el 23 de mayo de 2016, en el procedimiento entre

Fidelidade-Companhia de Seguros, S.A.

y

Caisse Suisse de Compensation,

Fundo de Garantia Automóvel,

Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira,

Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann,

Catarina Ferreira Seemann,

José Batista Pereira,

Teresa Rosa Teixeira,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por el Sr. E. Regan, Presidente de Sala, y los Sres. A. Arabadjiev (Ponente) y C.G. Fernlund, Jueces;

Abogado General: Sr. P. Mengozzi;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

* Lengua de procedimiento: portugués.

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre del Gobierno portugués, por los Sres. L. Inez Fernandes y M. Figueiredo y la Sra. M. Rebelo, en calidad de agentes;

– en nombre de la Comisión Europea, por la Sra. P. Costa de Oliveira y el Sr. K.-Ph. Wojcik, 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»), 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 1990, L 129, p. 33; en lo sucesivo, «Tercera Directiva»).

2 Esta petición se ha planteado en el contexto de un litigio entre, por una parte, Fidelidade-Companhia de Seguros, S.A., y, por otra parte, la Caisse Suisse de Compensation, el Fundo de Garantia Automóvel, la Sra. Sandra Cristina Crystello Pinto Moreira Pereira, la Sra. Sandra Manuela Teixeira Gomes Seemann, la Sra. Catarina Ferreira Seemann, el Sr. José Batista Pereira y la Sra. Teresa Rosa Teixeira, en relación con la adecuación a las disposiciones mencionadas anteriormente de una normativa nacional que sanciona con la nulidad absoluta un contrato de seguro celebrado sobre la base de falsas declaraciones relativas a la identidad del propietario de un vehículo automóvil y a la del conductor habitual de éste.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

3 El artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva dispone que:

«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 Los considerandos sexto y séptimo de la Segunda Directiva enuncian lo siguiente:

«Considerando que es necesario prever que un organismo garantice que la víctima no se quede sin indemnización en el caso en que el vehículo que haya causado el siniestro no estuviera asegurado o no fuera identificado; que, sin modificar las disposiciones aplicadas por los Estados miembros en lo referente al carácter subsidiario o no de la intervención de dicho organismo así como a las normas aplicables en materia de subrogación, es importante prever que la víctima de tal siniestro pueda dirigirse directamente a dicho organismo como primer punto de contacto; que, no obstante, conviene dar a los Estados miembros la posibilidad de aplicar determinadas exclusiones limitadas en lo que se refiere a la intervención de dicho organismo y que, en caso de daños materiales causados por un vehículo no identificado, vistos los riesgos de fraude, conviene prever que la indemnización de tales daños pueda ser limitada o excluida;

Considerando que es interés de las víctimas que los efectos de determinadas cláusulas de exclusión estén limitados a las relaciones entre el asegurador y el responsable del accidente; que, sin embargo, en el caso de los vehículos robados u obtenidos por la fuerza, los Estados miembros pueden prever que el organismo citado intervenga para indemnizar a la víctima».

5 El artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva establece que cada Estado miembro creará o autorizará un organismo que tendrá por misión reparar, al menos hasta los límites de la obligación del aseguramiento, los daños materiales o corporales causados por un vehículo no identificado o no asegurado. Esta disposición preceptúa en su párrafo tercero:

«[…] Los Estados miembros podrán excluir de la intervención de dicho organismo a las personas que ocupen asiento por propia voluntad en el [vehículo] que haya causado el daño, cuando el organismo pueda probar que dichas personas sabían que el vehículo no estaba asegurado.»

6 El artículo 2, apartado 1, de la Segunda Directiva está redactado en los siguientes términos:

«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].

Sin embargo, la disposición o la cláusula mencionada en el primer guion 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.

[…]»

7 El cuarto considerando de la Tercera Directiva establece:

«Considerando que es necesario garantizar a las víctimas de accidentes automovilísticos un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Comunidad en que haya ocurrido el accidente».

8 El artículo 1, párrafo primero, de esta Directiva dispone lo siguiente:

«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.»

Derecho portugués

9 La Primera Directiva fue transpuesta al ordenamiento jurídico portugués mediante el Decreto-Lei n.º 522/85 — Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil Automóvel, de 31 de diciembre de 1985. Este Decreto-ley, en su versión modificada por el Decreto-Lei n.º 72-A/2003 — Lei do Seguro Obrigatório, de 14 de abril de 2003, en vigor en la fecha en que se produjeron los hechos que son objeto del litigio principal (en lo sucesivo, «Decreto-ley n.º 522/85»), establece en su artículo 1, apartado 1, la obligación de asegurar un vehículo terrestre a motor en los siguientes términos:

«Toda persona que pueda ser civilmente responsable de la reparación de los perjuicios patrimoniales y no patrimoniales que se deriven de lesiones corporales o daños materiales causados a terceros por un vehículo terrestre a motor, incluidos sus remolques o semirremolques, deberá, para que dichos vehículos puedan circular, estar cubierta por un seguro que garantice dicha responsabilidad, con arreglo a lo dispuesto en el presente Decreto-ley.»

10 El artículo 2 del Decreto-ley n.º 522/85, relativo a los sujetos de la obligación de asegurarse, está redactado en los siguientes términos:

«1. La obligación de asegurarse corresponderá al propietario del vehículo, salvo en los casos de usufructo, venta con reserva de dominio o arrendamiento financiero, en los que esta obligación recaerá sobre el usufructuario, el adquirente o el arrendatario, respectivamente.

2. La suscripción por cualquier otra persona de un contrato de seguro sobre el vehículo conforme con lo dispuesto en el presente Decreto-ley suplirá, mientras el contrato produzca efectos, la obligación de las personas mencionadas en el apartado anterior.

[…]»

11 El artículo 14 del mismo Decreto-ley, relativo a la oponibilidad de excepciones a los perjudicados, dispone:

«Además de los supuestos de exclusión o de anulabilidad que se establecen en el presente Decreto-ley, la aseguradora sólo podrá oponer a los perjudicados la extinción del contrato prevista en el apartado 1 del artículo anterior o su resolución o nulidad, conforme a Derecho, siempre que éstas sean anteriores a la fecha del siniestro.»

12 El Código de Comercio portugués trata de los seguros en el título XV. Los artículos 428 y 429 tienen la siguiente redacción:

«Artículo 428 — Personas por cuya cuenta puede suscribirse el seguro

El seguro puede suscribirse por cuenta propia o ajena.

1. Será nulo el seguro cuando la persona por cuya cuenta o en cuyo nombre se haya suscrito no tenga interés en la cosa asegurada.

2. Si no consta en la póliza de seguro que éste se suscribe por cuenta ajena, se entenderá suscrito por cuenta del tomador.

[…]

Artículo 429 — Nulidad del seguro por inexactitudes u omisiones

Toda declaración inexacta u omisión voluntaria de hechos o circunstancias conocidos por el asegurado o por quien suscribe el seguro y que hubieran podido influir en la existencia o en las condiciones del contrato conllevarán la nulidad del seguro.

Apartado único. Si la parte que haya efectuado dichas declaraciones ha actuado de mala fe, la aseguradora podrá exigir la prima.»

Litigio principal y cuestión prejudicial

13 El 20 de mayo de 2004 se produjo un accidente de circulación en el que se vieron implicados, por un lado, un automóvil conducido por el Sr. Teixeira Pereira y perteneciente a la Sra. Crystello Pinto Moreira Pereira y, por otro lado, una motocicleta conducida por su propietario, el Sr. Seemann. Como consecuencia del accidente, fallecieron los conductores de ambos vehículos.

14 La Caisse Suisse de Compensation ejercitó en vía judicial, el 11 de enero de 2010, una acción contra el Fundo de Garantia Automóvel y la Sra. Crystello Pinto Moreira Pereira, por la que pretendía obtener el reembolso del importe de 285 980,54 euros abonado a los miembros de la familia de su asegurado, el Sr. Seemann.

15 Las partes demandadas formularon una excepción de falta de legitimación pasiva, por existir en la fecha del accidente un contrato de seguro válido celebrado con la sociedad actualmente denominada Fidelidade-Companhia de Seguros (en lo sucesivo, «aseguradora»), que cubría la responsabilidad civil derivada de la circulación del automóvil. Tras haber sido llamada a personarse en la causa, esta sociedad alegó que el contrato de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles no era válido porque el tomador del seguro había declarado falsamente, en la fecha de celebración del contrato, ser propietario y conductor habitual del vehículo.

16 En la sentencia del tribunal de primera instancia se consideró que el contrato de seguro no era válido y que su invalidez era oponible a los perjudicados. El Tribunal da Relação do Porto (Audiencia de Oporto, Portugal), que conocía de la apelación, estimó que este contrato era inválido, pero que esta invalidez no era oponible a los perjudicados. La aseguradora interpuso un recurso de casación contra la sentencia del Tribunal da Relação do Porto (Audiencia de Oporto) ante el Supremo Tribunal de Justiça (Portugal), invocando la nulidad absoluta del contrato de seguro de que se trata y la oponibilidad de esa nulidad a la víctima, el Sr. Seemann, y a la Caisse Suisse de Compensation.

17 En relación con la interpretación de las Directivas Primera, Segunda y Tercera, relativas al seguro de vehículos automóviles, el tribunal remitente alberga dudas sobre la oponibilidad a los perjudicados de la nulidad absoluta del contrato de seguro, tal como ésta se halla configurada en el artículo 428, apartado 1, del Código de Comercio portugués.

18 Efectivamente, en la jurisprudencia del Supremo Tribunal de Justiça, existen divergencias de interpretación. Una primera línea jurisprudencial se ha pronunciado en el sentido de que el contrato de seguro incurre en nulidad absoluta cuando el tomador del seguro declara falsamente ser el propietario del vehículo y su conductor habitual con el fin de conseguir que la aseguradora celebre un contrato de seguro de responsabilidad civil o que lo celebre en condiciones menos onerosas para el asegurado. La nulidad absoluta se basa, en particular, en la falta del requisito legal del «interés» del tomador del seguro, que exige el artículo 428, apartado 1, del Código de Comercio portugués. En virtud del artículo 14 del Decreto-ley n.º 522/85, la nulidad absoluta es, según esta línea jurisprudencial, oponible al perjudicado. Este enfoque parte de la idea de que el perjudicado sigue estando protegido por el Fundo de Garantia Automóvel.

19 Conforme a una segunda línea jurisprudencial, se considera que, en el contrato de seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, el requisito legal del «interés» del tomador del seguro no resulta exigible dada la posibilidad de que un tercero celebre el contrato. Por consiguiente, la cuestión debe resolverse a la luz del régimen específico de la falsedad en las declaraciones prestadas al celebrar el contrato de seguro, que prevé sólo la nulidad relativa, no oponible al perjudicado.

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

«¿Se oponen el artículo 3, apartado 1, de la [Primera Directiva], el artículo 2, apartado 1, de la [Segunda Directiva] y el artículo 1 de la [Tercera Directiva] a una normativa nacional que sancione la falsedad en las declaraciones sobre la propiedad del vehículo automóvil o sobre la identidad de su conductor habitual con la nulidad absoluta del contrato de seguro, cuando quien haya celebrado el contrato no tenga interés económico en la circulación del vehículo y concurra en los intervinientes (tomador, propietario y conductor habitual) la voluntad fraudulenta de obtener la cobertura de los riesgos derivados de la circulación, mediante i) la celebración de un contrato que la aseguradora no celebraría si conociese la identidad del tomador; ii) el pago de una prima inferior a la debida, en razón de la edad del conductor habitual?»

Sobre la cuestión prejudicial

21 Mediante su cuestión prejudicial, el tribunal remitente pregunta esencialmente si el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, el artículo 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y el artículo 1 de la Tercera Directiva deben interpretarse en el sentido de que se oponen a una normativa nacional que tenga por efecto que, en circunstancias como las que son objeto del litigio principal, pueda invocarse contra los terceros perjudicados la nulidad de un contrato de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles con que se sancionan las falsas declaraciones iniciales prestadas por el tomador del seguro en cuanto a la identidad del propietario y del conductor habitual del vehículo de que se trate o el hecho de que la persona por cuya cuenta o a cuyo nombre se haya suscrito dicho contrato no tenga interés económico en la celebración del mismo.

22 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 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 (sentencia de 23 de octubre de 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, apartado 26 y jurisprudencia citada).

23 A estos efectos, 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 vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio sea cubierta mediante un seguro y precisa, en particular, los tipos de daños y los terceros perjudicados que debe cubrir dicho seguro (sentencia de 1 de diciembre de 2011, Churchill Insurance Company Limited y Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, apartado 28).

24 En lo que atañe a los derechos reconocidos a los terceros víctimas de accidente, el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva se opone a que la aseguradora de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles pueda invocar disposiciones legales o cláusulas contractuales para negarse a indemnizar a aquéllos como consecuencia de un accidente causado por un vehículo asegurado (sentencia de 1 de diciembre de 2011, Churchill Insurance Company Limited y Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, apartado 33 y jurisprudencia citada).

25 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 legales o las cláusulas contractuales de una póliza de seguro contemplada por dicho artículo que excluyan de la cobertura del seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles los daños causados a los terceros víctimas de accidente, basándose en la utilización o la conducción del vehículo asegurado por personas no autorizadas para conducirlo, por personas no titulares de un permiso de conducir o por personas que no cumplan las obligaciones legales de orden técnico referentes al estado y a la seguridad del vehículo (sentencia de 1 de diciembre de 2011, Churchill Insurance Company Limited y Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, apartado 34 y jurisprudencia citada).

26 Ciertamente, como excepción a esta obligación, el artículo 2, apartado 1, párrafo segundo, de la Segunda Directiva prevé la posibilidad de que la aseguradora no indemnice a determinadas víctimas, habida cuenta de la situación que ellas mismas hayan creado, en concreto a las personas que ocuparan asiento por propia voluntad en el vehículo que haya causado el daño, cuando la aseguradora pueda probar que sabían que era robado. No obstante, como ha declarado el Tribunal de Justicia, el artículo 2, apartado 1, párrafo primero, de la Segunda Directiva sólo admite excepciones en este supuesto concreto (sentencia de 1 de diciembre de 2011, Churchill Insurance Company Limited y Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, apartado 35).

27 Por lo tanto, debe considerarse que la circunstancia de que la aseguradora haya celebrado ese contrato sobre la base de omisiones o de falsas declaraciones realizadas por el tomador del seguro no le permite invocar disposiciones legales sobre la nulidad del contrato y oponer dicha nulidad al tercero perjudicado para eximirse de la obligación dimanante del artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva de indemnizar a este último por un accidente causado por el vehículo asegurado.

28 La misma conclusión se impone cuando se dé la circunstancia de que el tomador del seguro no sea el conductor habitual del vehículo.

29 El Tribunal de Justicia ha declarado que el hecho de que un vehículo sea conducido por una persona no designada en la correspondiente póliza de seguro no permite considerar, habida cuenta, en particular, del objetivo de protección de las víctimas de accidentes de tráfico que persiguen las Directivas Primera, Segunda y Tercera, que ese vehículo no esté asegurado en el sentido del artículo 1, apartado 4, párrafo tercero, de la Segunda Directiva (sentencia de 1 de diciembre de 2011, Churchill Insurance Company Limited y Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, apartado 40).

30 En este contexto, el tribunal remitente pregunta también al Tribunal de Justicia si, en el caso de un contrato de seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y a fin de eximirse de la obligación de indemnizar a los terceros perjudicados por un accidente causado por el vehículo asegurado, la aseguradora tiene derecho a invocar una disposición

legal, como el artículo 428, apartado 1, del Código de Comercio portugués, que sanciona con la nulidad un contrato de seguro cuando la persona por cuya cuenta o en cuyo nombre se haya suscrito el seguro no tenga interés económico en la celebración de ese contrato.

31 Procede señalar que tal cuestión tiene por objeto los requisitos legales de validez del contrato de seguro, que no se rigen por el Derecho de la Unión, sino por el de los Estados miembros.

32 Sin embargo, estos últimos están obligados a garantizar que la responsabilidad civil que resulte aplicable según su Derecho nacional esté cubierta por un seguro conforme con las disposiciones de las tres Directivas antes citadas. Se desprende asimismo de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia 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 (sentencia de 23 de octubre de 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, apartados 30 y 31 y jurisprudencia citada).

33 Pues bien, como ha señalado la Comisión Europea, el derecho a indemnización de los perjudicados por un accidente puede verse afectado por los requisitos de validez del contrato de seguro, tales como las cláusulas generales establecidas en los artículos 428, apartado 1, y 429, párrafo primero, del Código de Comercio portugués.

34 Por lo tanto, tales disposiciones pueden acarrear que no se indemnice a los terceros perjudicados y, por consiguiente, menoscabar el efecto útil de las referidas Directivas.

35 Esta afirmación no queda desvirtuada por la posibilidad de que el Fundo de Garantia Automóvel abone una indemnización al perjudicado, ya que la intervención del organismo mencionado en el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva fue concebida como una medida de último recurso, prevista sólo en caso de que los daños hayan sido causados por un vehículo por el cual no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento que establece el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, es decir, un vehículo no cubierto por un contrato de seguro. Semejante restricción se explica por el hecho de que esta última disposición, como se ha recordado en el apartado 23 de la presente sentencia, obliga a cada Estado miembro a velar por que, sin perjuicio de las excepciones previstas en el artículo 4 de la Primera Directiva, todo propietario o usuario de un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en su territorio celebre con una compañía de seguros un contrato para garantizar, dentro de los límites definidos por el Derecho de la Unión, su responsabilidad civil derivada del uso de dicho vehículo (véase, en este sentido, la sentencia de 11 de julio de 2013, Csonka y otros, C-409/11, EU:C:2013:512, apartados 30 y 31).

36 Pues bien, como se ha indicado en el apartado 29 de la presente sentencia, el hecho de que un vehículo sea conducido por una persona no designada en la correspondiente póliza de seguro no permite considerar que ese vehículo no esté asegurado en el sentido del artículo 1, apartado 4, párrafo tercero, de la Segunda Directiva.

37 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva y el artículo 2, apartado 1, de la Segunda Directiva deben interpretarse en el sentido de que se oponen a una normativa nacional que tenga por efecto que, en circunstancias como las que son objeto del litigio principal, pueda invocarse contra los terceros perjudicados la nulidad de un contrato de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles con que se sancionan las falsas declaraciones iniciales prestadas por el tomador del seguro en cuanto a la identidad del propietario y del conductor habitual del vehículo de que se trate o el hecho de que la persona por cuya cuenta o a cuyo nombre se haya suscrito dicho contrato no tenga interés económico en la celebración del mismo.

Costas

38 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, 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 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, y 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, deben interpretarse en el sentido de que se oponen a una normativa nacional que tenga por efecto que, en circunstancias como las que son objeto del litigio principal, pueda invocarse contra los terceros perjudicados la nulidad de un contrato de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles con que se sancionan las falsas declaraciones iniciales prestadas por el tomador del seguro en cuanto a la identidad del propietario y del conductor habitual del vehículo de que se trate o el hecho de que la persona por cuya cuenta o a cuyo nombre se haya suscrito dicho contrato no tenga interés económico en la celebración del mismo.

Firmas