



Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DE LA ABOGADO GENERAL
SRA. VERICA TRSTENJAK
presentadas el 5 de julio de 2012¹

Asunto C-300/10

Vítor Hugo Marques Almeida
contra
Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal da Relação de Guimarães (Portugal)]

«Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE y 90/232/CEE — Seguro de responsabilidad civil del automóvil — Colisión de dos vehículos automóviles no imputable a ninguno de los conductores — Pasajero del vehículo que ha contribuido a la producción de los daños que ha sufrido — Responsabilidad por riesgo — Denegación o limitación del derecho a indemnización»

I. Introducción

1. La idea de la reparación nace a raíz del afán de justicia, concebido como ideal ya en la filosofía de la Antigua Grecia. Siguiendo este planteamiento, pensadores como Platón,² por ejemplo, formularon sus reflexiones acerca de una reparación de todo tipo de daños más allá de las fronteras del Derecho penal. Además de varios grados de imputación de responsabilidad, en la Filosofía antigua también se conocía la posibilidad de exoneración de la responsabilidad cuando resultaba evidente que, en todo caso, el daño no podía imputarse exclusivamente a su autor, debido, por ejemplo, a la propia contribución del perjudicado. Este concepto, con la determinante impronta de Antifonte,³ experimentó una evolución en el transcurso de la historia del Derecho romano y del Derecho europeo moderno hasta llegar a ser lo que actualmente se conoce generalmente bajo el concepto de «corresponsabilidad» en los sistemas de Derecho civil de numerosos Estados miembros.⁴ En el presente asunto el Tribunal de Justicia debe responder a la cuestión de si este concepto, conocido también en el régimen portugués de responsabilidad civil, es compatible con la normativa del Derecho de la Unión en materia del seguro de responsabilidad civil del automóvil.

1 — Lengua original: esloveno.

2 — Platón (en griego clásico: Πλάτων; alrededor del 427/428 al 347/348 a.C.) recogió sus ideas sobre la reparación en su obra «Nóμοι» («Las Leyes»).

3 — Dentro del legado de Antifonte de Ramnunte (en griego clásico: Αντιφών; alrededor del 480 al 411 a.C.) figura un acervo de escritos de defensa, compuestos para ser pronunciados en el marco de procedimientos judiciales. Además, también se conservan tres Tetralogías, formadas por grupos de breves modelos forenses de casos ficticios con, respectivamente, dos discursos de acusación y dos discursos de defensa. Estas composiciones también abordan el tema del daño causado por negligencia del perjudicado.

4 — Véanse, al respecto, Barta, H.: «Die Entstehung der Rechtskategorie "Zufall" - Zur Entwicklung des haftungsrechtlichen Zurechnungsinstrumentariums im antiken Griechenland und dessen Bedeutung für die europäische Rechtsentwicklung», *Lebend(ig)e Rechtsgeschichte* (coord. Heinz Barta/Theo Mayer-Maly/Fritz Raber) y Platón, *Werke - Übersetzung und Kommentar* (coord. Ernst Heitsch/Carl Werner Müller/Kurt Sier), Gotinga 2011.

2. Mediante su petición de resolución prejudicial, planteada con arreglo al artículo 267 TFUE, el Tribunal da Relação de Guimarães (en lo sucesivo, «órgano jurisdiccional remitente») solicita al Tribunal de Justicia la interpretación de las Directivas 72/166/CEE,⁵ 84/5/CEE,⁶ y 90/232/CEE,⁷ adoptadas con el propósito de aproximar las legislaciones de los Estados miembros en el ámbito del seguro de responsabilidad civil del automóvil. El órgano jurisdiccional remitente solicita, en esencia, que se dilucide si las mencionadas Directivas se oponen a un régimen nacional responsabilidad civil que, en determinados casos, permite al órgano jurisdiccional que conoce de la reclamación de resarcimiento de los daños producidos como consecuencia de un accidente de circulación limitar o incluso denegar dicho resarcimiento, cuando la culpa de la víctima haya contribuido a la irrogación o al agravamiento de los daños.

3. Esta cuestión se plantea en el marco de un litigio relativo a la indemnización de la víctima de un accidente de circulación que en la fecha en la que se produjo el siniestro viajaba como acompañante en uno de los vehículos implicados en el accidente. El perjudicado, que, contraviniendo la normativa, no llevaba puesto el cinturón de seguridad,⁸ sufrió daños físicos graves. La demanda de indemnización interpuesta contra los conductores de ambos vehículos, la aseguradora del seguro del automóvil en el que viajaba como ocupante así como contra el fondo de garantía fue desestimada por el órgano jurisdiccional de primera instancia sobre la base del régimen de responsabilidad civil anteriormente mencionado por entender que el perjudicado era responsable del daño que había sufrido al haber incumplido la obligación legal de uso del cinturón de seguridad.

4. El presente asunto se suma a una larga serie de peticiones de decisión prejudicial planteadas por los órganos jurisdiccionales portugueses, relativas, en esencia, a la cuestión de la compatibilidad de la normativa nacional en materia de responsabilidad civil en los casos de accidentes de circulación con el Derecho de la Unión, y, en concreto, con las Directivas sobre armonización del seguro de responsabilidad civil del automóvil. Habida cuenta de que recientemente el Tribunal de Justicia se ha pronunciado en varias ocasiones al respecto afirmando esta cuestión, en particular en las decisivas sentencias de 17 de marzo de 2011 (Carvalho Ferreira Santos)⁹ y de 9 de junio de 2011 (Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio),¹⁰ el presente asunto brinda la posibilidad de confirmar esta jurisprudencia mediante una resolución de la Gran Sala y, de este modo, consolidar —o, en su caso, precisar— las bases de dicha jurisprudencia.

5 — Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, Primera Directiva 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»).

6 — 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 L 8, p. 17; EE 13/15, p. 244; en lo sucesivo, «Segunda Directiva»).

7 — 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»).

8 — De un estudio encargado por la Comisión se desprende que, tras el exceso de velocidad y el alcohol al volante, la conducción sin uso del cinturón de seguridad es la causa más frecuente de los accidentes de tráfico. La Comisión concluye que las medidas encaminadas a ampliar el uso obligatorio del cinturón de seguridad en el seno de la Unión Europea podrían salvar aproximadamente 7.300 vidas humanas al año [*Commission Staff Working Document – Respecting the rules, better road safety enforcement in the European Union*, COM(2008) 151]. En su Libro Blanco sobre la política europea de transportes, de 12 de septiembre de 2001 [COM(2001) 370 final], la Comisión propuso fijar como objetivo para la Unión Europea una reducción a la mitad del número de víctimas mortales en las carreteras europeas hasta el año 2010. En el marco de este programa de actuación se pusieron en marcha varios proyectos legislativos, entre los que figuran varias Directivas sobre equipamiento de los vehículos automóviles con cinturones de seguridad y la extensión del uso obligatorio del cinturón de seguridad a todas las categorías de vehículos y a todos los asientos instalados en los mismos. El uso obligatorio del cinturón de seguridad fue introducido por primera vez mediante la Directiva 91/671/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991 (DO L 373, p. 26), modificada por la Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de abril de 2003 (DO L 115, p. 63). En un principio, esta Directiva sólo era aplicable a los vehículos dotados de sistemas de retención y de menos de 3,5 toneladas, mientras que para determinados grupos de vehículos (turismos y vehículos comerciales ligeros) no preveía la obligatoriedad del cinturón de seguridad en los asientos traseros. Desde el año 2006 el uso del cinturón de seguridad es obligatorio en todos los vehículos automóviles.

9 — Sentencia del Tribunal de Justicia (C-484/09, Rec. p. I-1821).

10 — Sentencia del Tribunal de Justicia (C-409/09, Rec. p. I-4955).

II. Marco jurídico

A. Derecho de la Unión

5. En el año 1972, el legislador de la Unión comenzó con la aproximación, mediante directivas, de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles.¹¹

6. La Primera Directiva dispone la supresión de los controles de la Carta Verde en las fronteras y la introducción en todos los Estados miembros de un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños causados en el territorio de la Comunidad.

7. Partiendo del principio de que las víctimas de los accidentes de circulación han de percibir la indemnización de un deudor solvente cuando se haya determinado la responsabilidad, el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva establece:

«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.»

8. Asimismo, el artículo 3, apartado 2, de la Primera Directiva establece, entre otros:

«Cada Estado miembro adoptará todas las medidas oportunas, para que el contrato de seguro cubra igualmente:

— los daños causados en el territorio de los otros Estados miembros según las legislaciones en vigor en esos Estados [...].»

9. Con la Segunda Directiva, el legislador de la Unión quiso armonizar los contenidos divergentes de dicho seguro obligatorio, a fin de ofrecer a las víctimas de accidentes de circulación una protección mínima y de reducir las diferencias existentes en la Comunidad en cuanto a la extensión de la cobertura de ese seguro.

10. En el artículo 2, apartado 1, de la Segunda Directiva se dispone:

«Cada Estado miembro tomará las medidas apropiadas para que toda disposición legal o cláusula contractual que esté contenida en un póliza de seguros librada de conformidad con el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 72/166/CEE, 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

11 — Sobre la historia de la armonización en el ámbito del seguro de responsabilidad civil del automóvil, véanse los puntos 45 y 46 de mis conclusiones de 7 de diciembre de 2010 presentadas en el asunto *Carvalho Ferreira Santos* (sentencia citada en el punto 9), así como Reichert-Facilidades, F.: «Europäisches Versicherungsvertragsrecht?», *Festschrift für Ulrich Drobniig zum siebzigsten Geburtstag* (coord. Jürgen Basedow/Klaus J. Hopt/Hein Kötz), Tubinga 1998, p. 127 y Lemor, U.: *Kommentar zur Kraftfahrtversicherung* (coord. Hans Feyock/Peter Jacobsen/Ulf Lemor), 3ª ed., Múnich 2009, Primera Parte, marginal 5.

— 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 Directiva 72/166/CEE.

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. [...]»

11. La Tercera Directiva se adoptó para aclarar algunas disposiciones en relación con el seguro de responsabilidad civil, pues persistían diferencias sustanciales en cuanto a la extensión de la cobertura garantizada por el seguro.

12. El artículo 1 de la Tercera Directiva establece lo siguiente:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 2 de la Directiva 84/5/CEE, 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. [...]»

13. El artículo 1 *bis* de la Tercera Directiva tiene el siguiente tenor:

«El seguro mencionado en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE 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.»

14. 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,¹² que entró en vigor el 8 de octubre de 2009, consolida las Directivas antes citadas, que por tanto ya no están en vigor. Sin embargo, dado que los hechos que dieron lugar al procedimiento principal sucedieron mucho antes de la entrada en vigor de la Directiva 2009/103, aquellas Directivas son las únicas directivas aplicables a dicho procedimiento.

15. El artículo 12 de la Directiva 2009/103 establece lo siguiente:

«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.»

¹² — DO L 263, p. 11.

B. *Derecho nacional*

16. Las disposiciones del Código Civil portugués relevantes para el procedimiento principal tienen el siguiente tenor:

17. Artículo 503, apartado 1: «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.»

18. Artículo 504, apartado 1: «La responsabilidad por los daños causados por los vehículos se reconoce a favor de terceros, así como de las personas transportadas.»

19. Bajo el epígrafe «Exclusión de la responsabilidad», el artículo 505 del Código Civil portugués prevé lo siguiente: «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.»

20. Bajo el epígrafe «Culpa de la víctima», el artículo 570 del Código Civil portugués 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.»

III. Hechos, litigio principal y cuestión prejudicial

21. El 12 de junio de 2004 se produjo en una carretera nacional una colisión frontal entre dos vehículos automóviles. Uno de estos vehículos no tenía contratado ningún seguro válido y eficaz. El Sr. Marques Almeida viajaba en el asiento contiguo al del conductor en uno de los dos vehículos. En el momento de la colisión, el Sr. Marques chocó contra el parabrisas, partiéndolo, lo que le provocó profundos cortes en la cabeza y en la cara.

22. El Sr. Marques Almeida solicitó ante el órgano jurisdiccional civil de primera instancia que se condenase a los demandados, a saber, la aseguradora del seguro de responsabilidad civil del automóvil del usuario de uno de los vehículos, el conductor y el propietario del vehículo que no tenía contratado ningún seguro de responsabilidad civil del automóvil, así como el Fondo de Garantía Automóvil (en lo sucesivo, «Fondo de Garantía»), a pagarle una indemnización. La demanda fue desestimada al considerarse que no había podido demostrarse la culpa de ninguno de los conductores de los vehículos en la producción del siniestro. El órgano jurisdiccional de primera instancia resolvió a favor de las partes demandadas puesto que, a su juicio, el daño sufrido por el Sr. Marques fue imputable a su propia culpa, por no llevar puesto el cinturón de seguridad, en contra de lo dispuesto en el artículo 82, apartado 1, del Código da Estrada (Código de Tráfico). El órgano jurisdiccional de primera instancia consideró que debía excluirse la responsabilidad en virtud del artículo 505 del Código Civil.

23. El Sr. Marques Almeida apeló dicha sentencia. El órgano jurisdiccional remitente, que conoce de la apelación, alberga dudas acerca de la compatibilidad de las disposiciones portuguesas sobre responsabilidad civil con el Derecho de la Unión, dado que aquellas prevén una reducción o incluso una supresión del derecho indemnizatorio del lesionado cuando éste ha contribuido a la producción del daño. En este contexto, el Tribunal da Relação de Guimarães se remite a la sentencia del Tribunal

de Justicia en el asunto Farrell,¹³ en la que el Tribunal de Justicia declaró que «el alcance de tal indemnización tan sólo puede limitarse en circunstancias excepcionales, sobre la base de una apreciación individual y respetando el Derecho comunitario».¹⁴

24. El órgano jurisdiccional remitente considera necesaria la interpretación de las disposiciones pertinentes de las Directivas sobre el seguro de la responsabilidad civil del automóvil, por lo que suspendió el procedimiento y planteó a este Tribunal la cuestión prejudicial siguiente:

- 1) ¿Deben interpretarse los artículos 3, apartado 1, de la Primera Directiva (72/166/CEE), 2, apartado 1, de la Segunda Directiva (84/5/CEE) y 1 y 1 *bis* de la Tercera Directiva (90/232/CEE) en el sentido de que se oponen a que el Derecho civil nacional (en concreto, los artículos 503, apartado 1, 504, 505 y 570 del Código civil) prevea que, en un caso de colisión entre vehículos –de la que han resultado daños corporales para el ocupante de uno de estos vehículos (el lesionado, que reclama indemnización)– que no puede imputarse a ninguno de los conductores a título de culpa, ha de denegarse o limitarse la indemnización a la que este ocupante tiene derecho por considerarse que ha contribuido a la producción del daño, dado que viajaba en el asiento contiguo al del conductor sin llevar puesto el cinturón de seguridad, en contra de lo que exige la legislación nacional,
- 2) teniendo en cuenta que se ha demostrado que, en el momento de la colisión entre los vehículos implicados, dicho ocupante, por la propia colisión y por no llevar puesto el cinturón de seguridad, chocó violentamente con la cabeza contra el parabrisas, partiéndolo, lo que le provocó profundos cortes en la cabeza y en la cara;
- 3) teniendo también en cuenta que, al no disponer uno de los vehículos implicados de ningún seguro válido y eficaz contratado con alguna aseguradora en la fecha en que se produjo el siniestro, la acción se dirige, además de contra la aseguradora del otro vehículo implicado, contra el propietario del vehículo sin seguro, contra su conductor y contra el Fondo de Garantía Automóvil, los cuales, por tratarse de responsabilidad objetiva, pueden verse solidariamente obligados al pago de la indemnización?

IV. Procedimiento ante el Tribunal de Justicia

25. La resolución de remisión de 22 de abril de 2010 se recibió en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 17 de junio de 2010.

26. Han presentado alegaciones por escrito el Sr. Marques Almeida, los Gobiernos portugués y alemán y la Comisión Europea, dentro del plazo establecido en el artículo 23 del Estatuto del Tribunal de Justicia.

27. En la vista celebrada el 22 de mayo de 2012 comparecieron para formular alegaciones los representantes de los Gobiernos portugués y alemán y de la Comisión.

V. Principales alegaciones de las partes

28. *El Sr. Marques Almeida* defiende que las Directivas controvertidas se oponen a una disposición nacional que permite la denegación o, en su caso, la limitación del derecho indemnizatorio del lesionado. El demandante se remite para ello a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la cual, declara, tiene por objeto garantizar la tutela efectiva de los ocupantes de vehículos. El demandante

13 — Sentencia de 19 de abril de 2007 (C-356/05, Rec. p. I-3067).

14 — *Ibidem*, apartado 35.

también sustenta sus alegaciones en el objetivo de las Directivas controvertidas, que, a su juicio, consiste en armonizar el Derecho de los Estados miembros y salvaguardar el derecho a indemnización de las víctimas de accidentes de circulación. En opinión del demandante, ello implica que la normativa nacional controvertida es incompatible con el Derecho de la Unión, dado que pone límites a dicho derecho indemnizatorio.

29. El Sr. Marques Almeida afirma no haber contribuido a la producción del accidente. Alega que, además, no se ha probado que sus lesiones hubieran podido evitarse si hubiera llevado puesto el cinturón de seguridad. En apoyo de su postura, señala el hecho de que el conductor del otro vehículo no sufrió ninguna lesión a pesar de no haber utilizado el cinturón de seguridad. El demandante considera que, en estas circunstancias, no puede atribuírsele la culpa de las lesiones que ha sufrido. Añade que, por consiguiente, no existe ningún motivo por el que deba denegársele la indemnización.

30. Tanto el *Gobierno portugués* como el *Gobierno alemán* y la *Comisión* sostienen, por el contrario, que las Directivas controvertidas no se oponen a una disposición nacional como la controvertida en el presente asunto. Para fundamentar su postura alegan que, a la luz del tenor y la finalidad de las Directivas controvertidas, éstas no pretenden armonizar los regímenes nacionales de responsabilidad civil, sino, 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 en el seno de la Unión la igualdad de trato de las víctimas. Este es el motivo por el que, a su juicio, las Directivas imponen el deber de garantizar que la responsabilidad civil relativa a la circulación de los vehículos con estacionamiento habitual en su territorio esté cubierta por un seguro y precisan qué tipo de daños y qué grupo de terceros perjudicados debe cubrir dicho seguro.

31. Los Gobiernos portugués y alemán así como la Comisión señalan que existe una diferencia entre la regulación del alcance de la cobertura del seguro y el deber de resarcimiento que, sobre la base del régimen nacional de responsabilidad civil, el asegurado tiene frente al perjudicado. Este último régimen se somete a la competencia normativa de los Estados miembros. Por consiguiente, únicamente el régimen nacional de responsabilidad civil determina si el derecho del perjudicado a una indemnización puede denegarse o limitarse como consecuencia del hecho de que éste ha contribuido a la producción del perjuicio sufrido. Este extremo ya ha sido confirmado por el Tribunal de Justicia en las sentencias que recayeron en los asuntos *Carvalho Ferreira Santos*¹⁵ y *Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio*.¹⁶ Los Gobiernos portugués y alemán y la Comisión sostienen que los hechos del asunto de autos son casi idénticos a los hechos de los asuntos mencionados. Por el contrario, los hechos del asunto de autos difieren de los hechos en los asuntos *Farrell* y otros¹⁷ y *Candolin* y otros,¹⁸ toda vez que la limitación del deber de indemnización por parte de la compañía aseguradora resulta de la aplicación de las disposiciones sobre responsabilidad civil, pero no, como en aquellos asuntos, de la normativa en materia de seguro de la responsabilidad civil. Habida cuenta de ello, añaden, no hay motivo para apartarse de la jurisprudencia desarrollada por el Tribunal de Justicia en las sentencias *Carvalho Ferreira Santos* y *Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio*.

15 — Citada en la nota 9 *supra*.

16 — Citada en la nota 10 *supra*.

17 — Citado en la nota 13 *supra*.

18 — Sentencia de 30 de junio de 2005 (C-537/03, Rec. p. I-5745).

VI. Apreciación jurídica

A. Observaciones preliminares

32. Tal y como se ha expuesto inicialmente, el presente asunto brinda al Tribunal de Justicia la posibilidad de pronunciarse de nuevo sobre la relación existente entre las dos materias jurídicas esenciales para el ejercicio de los derechos indemnizatorios de las víctimas de accidentes de circulación, a saber, la normativa sobre el seguro de responsabilidad civil del automóvil y la normativa en materia de responsabilidad civil en los casos de accidentes de circulación. Se impone un análisis de los vínculos existentes entre ambas materias jurídicas, máxime porque no puede descartarse que, en determinadas circunstancias, las disposiciones impuestas por el Derecho de la Unión en el ámbito armonizado del seguro de responsabilidad civil del automóvil repercutan sobre los regímenes de responsabilidad civil de los Estados miembros. La relevancia de esta cuestión se pone especialmente de manifiesto cuando, como deja entrever el órgano jurisdiccional remitente, cabe la posibilidad de que los objetivos perseguidos por el legislador de la Unión con la aprobación de las Directivas sobre el seguro de responsabilidad civil del automóvil se frustren, lo cual deberá ser objeto de un análisis separado. La cuestión central planteada en el presente asunto es si dichas disposiciones del Derecho de la Unión se oponen a una normativa nacional según la cual, en un caso de colisión de dos vehículos que no puede imputarse a título de culpa a ninguno de los dos conductores, podrá denegarse o limitarse la indemnización del daño sufrido por el ocupante que viajaba en el asiento contiguo al del conductor si se constata que el perjudicado ha contribuido a la producción del daño que ha sufrido.

33. En el marco de la apreciación de esta cuestión jurídica, el Tribunal de Justicia deberá examinar si su jurisprudencia en esta materia es extrapolable al caso de autos o, si, en su caso, necesita ser precisada. A fin de ofrecer al Tribunal de Justicia una base útil para fundamentar su decisión, dividiré mi análisis en tres partes. En primer lugar, expondré sucintamente la jurisprudencia existente y los aspectos esenciales de la problemática planteada. A continuación, abordaré el examen de la extrapolabilidad de esta jurisprudencia al asunto de autos, teniendo presente las particularidades de los hechos del litigio principal. Por último, analizaré si, a la luz de las conclusiones deducidas, convendría precisar o incluso modificar dicha jurisprudencia.

34. Me gustaría anticipar que no creo que el presente asunto requiera una valoración jurídica distinta de la de las sentencias Carvalho Ferreira Santos¹⁹ y Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio.²⁰ A mi juicio, debe mantenerse inalterada la estricta separación marcada entre las materias jurídicas mencionadas.²¹ Habida cuenta de que únicamente la normativa relativa al seguro de responsabilidad civil del automóvil ha sido objeto de una armonización por parte del legislador de la Unión Europea, debe dejarse, en principio, intacto el régimen de responsabilidad civil aplicable en los casos de accidentes de circulación. Cualquier otra valoración sería difícilmente conciliable con la voluntad del

19 — Citada en la nota 9.

20 — Citada en la nota 10.

21 — Véanse Caradonna, G.: «Responsabilità civile da circolazione dei veicoli», *Giurisprudenza italiana – Recentissime dalle Corti europee*, 2011, p. 761, y Michel, V.: «Assurance automobile obligatoire et responsabilité civile», *Europe*, mayo 2011, n° 5, p. 44, e «Indemnisation de la victime fautive», *Europe*, Agosto 2011, n° 8, p. 43, quienes señalan que ha de establecerse una distinción entre el deber de cobertura de los daños a terceros producidos como consecuencia de accidentes de circulación y el reparto de la responsabilidad civil entre los conductores de los vehículos implicados, si bien este último se enmarca dentro de las competencias normativas exclusivas de los Estados miembros. Sobre el denominado principio de separación en la relación entre la responsabilidad civil y el seguro de responsabilidad civil, véanse Baumann, H.: «Zur Überwindung des Trennungsprinzips im System von Haftpflicht und Haftpflichtversicherung», *Festgabe Zivilrechtslehrer 1934/1935* (coord. Walther Hadding), Berlín 1999, p. 13, y Von Bar, C.: «Das Trennungsprinzip und die Geschichte des Wandels der Haftpflichtversicherung», *Archiv für die civilistische Praxis*, 1981, n° 181, p. 289, quien se opone a una extrapolación de las particularidades del Derecho de los seguros al ámbito del Derecho de responsabilidad civil, lo que deja entrever que en el Derecho nacional ambas materias jurídicas están claramente delimitadas. Jansen, N.: *Die Struktur des Haftungsrechts*, Tubinga 2003, p. 115, se remite a la accesoriedad de la acción directa respecto del régimen de responsabilidad civil, pero al mismo tiempo llama la atención sobre las diferencias existentes entre la normativa en materia de responsabilidad y la normativa en materia de seguros. Mientras que la normativa en materia de responsabilidad persigue la compensación del daño, el objetivo de la normativa en materia de seguros es llevar a cabo un reparto de la carga de responsabilidad entre las entidades colectivas que asumen daños.

legislador de la Unión. Un desplazamiento de los Derechos nacionales a través de una interpretación amplia del ámbito de aplicación de las Directivas sobre el seguro de responsabilidad civil del automóvil sólo podría considerarse si se constataste que la consecución de los objetivos perseguidos por el legislador de la Unión con la adopción de dichas Directivas se ve obstaculizada por disposiciones y prácticas contrarias. Los paralelismos con el asunto Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, en el que el Tribunal de Justicia declaró la compatibilidad con el Derecho de la Unión de las disposiciones civiles portuguesas objeto de debate, evidencian que esto no sucede en el caso de autos.

B. Resumen de la jurisprudencia

1. La sentencia Carvalho Ferreira Santos

a) Aspectos esenciales de la problemática del asunto

35. El objeto de la sentencia Carvalho Ferreira Santos²² fue una petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunal da Relação Porto relativa, en esencia, a la cuestión de si las Directivas sobre el seguro de responsabilidad civil del automóvil se oponen a una normativa nacional de Derecho civil que permite, en caso de corresponsabilidad en los daños por parte de un lesionado, repartir la responsabilidad en función de la proporción del riesgo para la circulación que se deriva de cada vehículo, con la consecuencia de que se reduzca el importe de la indemnización a que tiene derecho el lesionado frente a la compañía del seguro de responsabilidad civil del automóvil.

36. Esta petición de decisión prejudicial surgió en el marco de un litigio entre el Sr. Carvalho y una compañía del seguro de responsabilidad civil del automóvil sobre la íntegra indemnización de los daños patrimoniales y no patrimoniales sufridos por aquel a causa de un accidente de circulación. El Sr. Carvalho, que en el momento de producirse el accidente conducía un ciclomotor, sufrió un traumatismo craneoencefálico como consecuencia de la colisión con un turismo. El órgano jurisdiccional que conoció de la demanda de indemnización afirmó que no podía imputarse culpa a ninguno de los dos conductores. Al subsistir dudas sobre el grado de contribución al daño de los vehículos implicados en el accidente, dicho órgano jurisdiccional aplicó 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. Dicho órgano jurisdiccional resolvió que la responsabilidad del conductor del vehículo que había causado los daños resultaba proporcionalmente limitada por la contribución del vehículo de la víctima a la producción de dichos daños. El órgano jurisdiccional señaló que la limitación de esta responsabilidad suponía una limitación proporcional de la indemnización que la víctima debía recibir de la compañía aseguradora, en virtud del seguro de responsabilidad civil del automóvil.²³

b) Argumentación expuesta en las conclusiones

37. En mis conclusiones presentadas el 7 de diciembre de 2010, a cuyo contenido me remito, afirmé la compatibilidad de la normativa aplicable en materia de responsabilidad civil con el Derecho de la Unión, basándome, en esencia, en el hecho de que la misma no está comprendida en el ámbito de aplicación de las Directivas controvertidas.²⁴ Pude llegar a esta conclusión tras determinar el ámbito de aplicación de las Directivas controvertidas mediante la interpretación del tenor y del sentido y finalidad de las disposiciones pertinentes. En el marco de este análisis comprobé que, si bien estas

22 — Citada en la nota 9 *supra*.

23 — Véase la sentencia Carvalho Ferreira Santos, citada en la nota 9 *supra*, apartados 11 a 14.

24 — Véase el punto 73 de mis conclusiones.

Directivas regulan varios ámbitos del seguro de responsabilidad civil del automóvil, no pretenden armonizar las legislaciones de los Estados miembros en materia de responsabilidad.²⁵ De este hecho deduje que el ámbito de aplicación de las Directivas no comprende ni los criterios sustantivos para la apreciación de la responsabilidad.²⁶ En vista de que la disposición portuguesa controvertida debía incluirse, desde el punto de vista sistemático, en la legislación nacional en materia de responsabilidad civil por daños, no pudo considerarse incluida en el ámbito de aplicación de las Directivas.²⁷

38. En mis conclusiones me referí largamente²⁸ a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia recogida en los asuntos Candolin y otros²⁹ y Farrell,³⁰ señalando las evidentes diferencias que existían entre dichos asuntos y el asunto Carvalho Ferreira Santos. Tal y como expuse detalladamente, la situación de hecho y de Derecho en aquel asunto se diferenciaba esencialmente de las situaciones de los asuntos Candolin y otros y Farrell, dado que el primero versaba sobre la compatibilidad de una disposición de un régimen de responsabilidad civil –y no, como en los asuntos Candolin y otros y Farrell, de una disposición en materia del seguro de la responsabilidad civil del automóvil– con el Derecho de la Unión.³¹ En este contexto, no fue posible, a mi juicio, trasladar dicha jurisprudencia al asunto Carvalho.³²

39. Habida cuenta de las consideraciones que acabo de exponer escuetamente, propuse al Tribunal de Justicia responder a la cuestión prejudicial en el sentido de que las Directivas 72/166, 84/5 y 90/232 no se oponen a una normativa nacional de Derecho civil que, en una situación como la del procedimiento principal, en que se produjo una colisión entre dos vehículos sin que se pudiera demostrar la culpa de ninguno de los conductores y uno de ellos, a raíz del accidente, sufrió daños corporales y materiales, da lugar a que el derecho del perjudicado, debido a la responsabilidad por riesgo, se reduzca de forma global a la mitad.

c) La sentencia del Tribunal de Justicia

40. En la sentencia Carvalho Ferreira Santos,³³ el Tribunal de Justicia secundó esta propuesta. En dicha sentencia también puede apreciarse una amplia coincidencia en la argumentación jurídica, como se mostrará a continuación.

41. Esta argumentación parte de 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. Mientras que la primera está definida y garantizada por la normativa comunitaria, la segunda se rige,

25 — Véase la sentencia de 14 de septiembre de 2000, Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira (C-348/98, Rec. p. I-5711), apartados 23 y 29. Sobre la interpretación de las Directivas Primera, Segunda y Tercera aplicables a los Estados de la AELC y del EEE, véase la jurisprudencia del Tribunal de la AELC (conforme al principio de homogeneidad del Derecho del EEE), en particular las sentencias de 14 de junio de 2001, Helgadóttir (E-700), apartado 30, y de 20 de junio 2008, Nguyen (E-8/07), apartado 24. Las Directivas se aplican a los Estados de la AELC y del EEE en virtud de los puntos 8, 9 y 10 del anexo IX del Acuerdo EEE. La jurisprudencia en el ámbito del Derecho de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles en el Espacio Económico Europeo se ha visto influida por este intercambio entre el Tribunal de Justicia de la Unión Europea y el Tribunal de la AELC, que se mantuvo durante varios años. Sobre las principales características de un diálogo de carácter único, véase Baudenbacher, C.: «Some thoughts on the EFTA Court's phases of life», *Judicial Protection in the European Economic Area*, Stuttgart 2012, p. 11 y s., así como «The EFTA Court, the ECJ, and the Latter's Advocates General – a Tale of Judicial Dialogue», *Continuity and Change in EU Law – Essays in Honour of Sir Francis Jacobs* (bajo la dirección de Anthony Arnulf/Takis Tridimas), Oxford 2008, pp. 90 y ss.

26 — Véase el punto 59.

27 — *Ibidem*, punto 60.

28 — Conclusiones presentadas en el asunto Carvalho Ferreira Santos, puntos 50 a 53, 61 y 70 y ss.

29 — Sentencia citada en la nota 18 *supra*.

30 — Sentencia citada en la nota 13 *supra*.

31 — Conclusiones en el asunto Carvalho Ferreira Santos, puntos 61 y 70. Véase Micha, M.: *Der Direktanspruch im europäischen Internationalen Privatrecht*, Tubinga 2010, pp. 72 y 73, quien examina la sentencia Farrell exclusivamente desde la perspectiva del Derecho en materia de seguro de responsabilidad civil.

32 — *Ibidem*, punto 74.

33 — Citada en la nota 9 *supra*.

fundamentalmente, por el Derecho nacional.³⁴ Remitiéndose a las sentencias Candolin y otros³⁵ y Farrell,³⁶ el Tribunal de Justicia declaró que la finalidad de Directivas relativas al seguro de responsabilidad civil del automóvil 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.³⁷ Esto último rige especialmente respecto a la determinación del tipo de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos –por culpa o por riesgo– que debe quedar cubierta por el seguro obligatorio.³⁸ No obstante, el Tribunal de Justicia ha declarado que, sin perjuicio de esta delimitación de los aspectos normativos concretos, existe un vínculo entre ellos, toda vez que, en virtud de las Directivas, 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.³⁹

42. En cuanto a la interpretación de los criterios jurisprudenciales establecidos en la sentencia Candolin y otros, anteriormente expuestos, y su eventual aplicabilidad en el litigio principal, el Tribunal de Justicia sostuvo un planteamiento similar al defendido en mis conclusiones. En efecto, el Tribunal de Justicia ha considerado que el hecho de que un régimen nacional de responsabilidad civil como el recogido en el artículo 506 del Código Civil prevea un reparto de la responsabilidad civil de los daños causados en caso de colisión entre dos vehículos automóviles, cuando no pueda imputarse culpa a los conductores, no supone menoscabo alguno de la eficacia práctica de las Directivas, puesto que esta normativa en materia de responsabilidad civil 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.⁴⁰

43. El Tribunal de Justicia apuntaló su argumentación desde el punto de vista sistemático basándose asimismo en las nuevas Directivas sobre el seguro de responsabilidad civil del automóvil, de cuyas disposiciones se infiere, en esencia, que, sin perjuicio de la básica cobertura de los daños corporales y materiales por el seguro obligatorio de responsabilidad civil del automóvil en caso de accidentes de tráfico, la responsabilidad y el importe de la indemnización de los daños se rige por el régimen de responsabilidad civil.⁴¹ En este sentido, el artículo 1 *bis* de la Tercera Directiva, introducido por la Directiva 2005/14/CE,⁴² dispone que el seguro mencionado en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166 cubre los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas, en la medida en que los perjudicados tengan derecho a ser indemnizados de conformidad con el Derecho nacional por un daño sufrido como consecuencia de un accidente en el que ha intervenido un vehículo. Además, el artículo 1 *bis* de la Tercera Directiva prevé expresamente que esta disposición no afectará la responsabilidad civil ni el importe de la indemnización. El Tribunal de Justicia se remite asimismo al artículo 12 de la Directiva 2009/103, según el cual 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.

34 — *Ibidem*, apartado 31.

35 — Citada en la nota 18.

36 — Citada en la nota 13.

37 — *Ibidem*, apartado 32.

38 — *Ibidem*, apartado 33.

39 — *Ibidem*, apartado 34.

40 — *Ibidem*, apartado 44.

41 — *Ibidem*, apartado 45.

42 — Directiva 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).

44. Habida cuenta de las anteriores consideraciones, el Tribunal de Justicia declaró que los artículos 3, apartado 1, de la Primera Directiva, 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y 1 de la Tercera Directiva no se oponen a una normativa nacional como la recogida en el artículo 506 del Código Civil 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.⁴³

2. Asunto Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio

a) Aspectos esenciales de la problemática del asunto

45. El asunto Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio tuvo su origen en una petición de decisión prejudicial planteada por el Supremo Tribunal de Justiça, mediante la cual solicitó esencialmente al Tribunal de Justicia que aclarase 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.⁴⁴

46. Esta petición se presentó en el marco de un litigio entre el Sr. Ambrósio Lavrador y la Sra. Olival Ferreira Bonifácio, por un lado, y una aseguradora del seguro de responsabilidad civil, por otro, 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 la compañía demandada.⁴⁵ Según la resolución de remisión, la demanda de indemnización interpuesta por los padres fue desestimada en primera instancia y en apelación al considerarse que el responsable del accidente en el que el menor perdió la vida había sido el menor mismo, dado que circulaba a contramano, sin respetar las reglas de prioridad.

47. El Supremo Tribunal de Justiça albergó dudas sobre la compatibilidad del régimen de responsabilidad civil aplicable con la jurisprudencia del asunto Candolin y otros y resolvió solicitar al Tribunal de Justicia que dilucidase si el artículo 1 de la Tercera Directiva se opone a que, en el supuesto de un accidente de tráfico, el Derecho civil portugués —concretamente los artículos 503, apartados 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.

b) La sentencia del Tribunal de Justicia

48. Habida cuenta de que en el asunto Carvalho Ferreira Santos ya se habían presentado conclusiones y que el asunto Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio no arrojaba ninguna cuestión jurídica nueva, el Tribunal de Justicia acordó, con arreglo al artículo 20, párrafo quinto, del Estatuto del Tribunal de Justicia, prescindir de conclusiones y resolver sobre el asunto tras oír al Abogado General.

43 — Sentencia Carvalho Ferreira Santos, citada en la nota 9 *supra*, apartado 46.

44 — Sentencia Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, citada en la nota 10 *supra*, apartado 22.

45 — *Ibidem*, apartado 2.

49. Mediante la sentencia Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio,⁴⁶ el Tribunal de Justicia ha resuelto que las Directivas sobre el seguro de responsabilidad civil del automóvil 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.

50. La argumentación jurídica del Tribunal de Justicia se asemeja a la formulada en el asunto Carvalho Ferreira Santos. En primer lugar, el Tribunal de Justicia ha subrayado la necesidad de distinguir entre la obligación de cobertura por el seguro de responsabilidad civil de los daños causados a los terceros por la circulación de vehículos automóviles, por un lado, y el alcance de la indemnización a estos últimos en virtud de la responsabilidad civil del asegurado, por otro.⁴⁷ Al mismo tiempo, ha recordado que, en ausencia de una normativa armonizada en el Derecho de la Unión, los Estados miembros tienen libertad para definir el régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros derivados de la circulación de vehículos.⁴⁸

51. Al igual que en el asunto Carvalho Ferreira Santos, el Tribunal de Justicia señaló la diferencia existente entre el litigio principal y los asuntos Candolin y otros y Farrell. A diferencia de lo que ocurría en estos dos últimos asuntos, en el asunto Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio 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.⁴⁹

52. Esta declaración se basa en un análisis de la normativa nacional pertinente. Tal y como el Tribunal de Justicia pudo inferir de la resolución de remisión, si bien los artículos 503 y 504 del Código Civil portugués establecen una responsabilidad objetiva en caso de accidente de circulación, 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. El Tribunal de Justicia declaró asimismo que 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.⁵⁰ El Tribunal de Justicia interpretó esta normativa en el sentido de que la misma sólo tiene por objeto excluir la responsabilidad por riesgo del conductor del vehículo implicado en el accidente cuando el accidente es exclusivamente imputable a la víctima. Añadió que, 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.⁵¹

53. El Tribunal de Justicia ha sostenido que, en contraste con los contextos jurídicos de los asuntos Candolin y otros y Farrell, las disposiciones antes citadas no tienen 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 aquel caso, el de los progenitores de un menor fallecido, mientras circulaba en bicicleta, como consecuencia de una colisión con un vehículo automóvil— a ser indemnizados 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.⁵²

46 — Citada en la nota 10 *supra*.

47 — *Ibidem*, apartado 25.

48 — *Ibidem*, apartado 26.

49 — *Ibidem*, apartado 31.

50 — *Ibidem*, apartado 32.

51 — *Ibidem*, apartado 33.

52 — *Ibidem*, apartado 34.

54. Dicho de otra manera, el Tribunal de Justicia no ha visto en el hecho de que el régimen nacional de responsabilidad civil deniegue al perjudicado el derecho a una indemnización en los casos en los que haya contribuido a la irrogación del daño ningún menoscabo del efecto útil de las Directivas, dado que la protección básica y garantizada por el Derecho de la Unión a través del seguro de responsabilidad civil del automóvil no se ve afectada.

C. Examen del asunto de autos

55. Una vez expuestos sucintamente los aspectos esenciales de la jurisprudencia actual, deberá examinarse si de la misma se infieren conclusiones relevantes para la apreciación del asunto de autos.

1. Determinación del objeto de la interpretación

56. Con carácter preliminar, se imponen, no obstante, varias observaciones sobre el alcance del objeto de la interpretación. Es cuestión pacífica que las competencias del Tribunal de Justicia también comprenden la facultad, en caso necesario, de precisar, o incluso reformular una cuestión prejudicial que le hubiere sido planteada a fin de proporcionar al órgano jurisdiccional remitente la respuesta más completa y útil posible que le ayude a dirimir el asunto del que conoce.⁵³ En mi opinión, resulta necesaria una precisión de la cuestión prejudicial, toda vez que la misma tiene por objeto, en parte, la interpretación de una disposición, a saber el artículo 1 *bis* de la Tercera Directiva, que, no resulta, ni objetiva ni temporalmente, aplicable al asunto de autos.

57. El artículo 1 *bis* de la Tercera Directiva no es aplicable *ratione materiae* porque la persona perjudicada en el asunto de autos no forma parte del grupo de personas protegidas previsto. Esta disposición establece que el seguro de responsabilidad civil del automóvil 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. Sin embargo, en el litigio principal se discute sobre el derecho a indemnización del ocupante de un vehículo que ha sufrido un daño como consecuencia de un accidente.

58. El artículo 1 *bis* de la Tercera Directiva no es aplicable *ratione temporis* porque la Directiva 2005/14, que introdujo esta disposición en la Tercera Directiva, no fue adoptada hasta el 11 de mayo de 2005. Según su artículo 6, apartado 1, el plazo de transposición de la Directiva 2005/14 finalizó el 11 de junio de 2007. En principio, los particulares sólo pueden invocar las disposiciones de las Directivas ante los órganos jurisdiccionales nacionales una vez expirado el plazo de transposición de las mismas. Como ya estableció la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, antes de la expiración del plazo de adaptación del Derecho interno a una directiva, no cabe reprochar a los Estados miembros que no hayan adoptado aún las medidas necesarias para adaptar su ordenamiento jurídico a la misma.⁵⁴ Habida cuenta de que el accidente de tráfico que originó el litigio principal se produjo el 12 de junio de 2004, no cabe invocar el artículo 1 *bis* de la Tercera Directiva en el asunto de autos.

59. A la vista de esta conclusión, la interpretación del artículo 1 *bis* de la Tercera Directiva carece de pertinencia, por lo que el Tribunal de Justicia no tiene que considerar esta disposición como parte del objeto de interpretación. En consecuencia, la cuestión prejudicial debe precisarse en el sentido de que la petición de interpretación no se extiende a dicha disposición de la Directiva.

53 — Véanse, entre otras, las sentencias del Tribunal de Justicia de 11 de julio de 2002, Marks & Spencer (C-62/00, Rec. p. I-6325), apartado 32, y de 28 de noviembre de 2000, Roquette Frères (C-88/99, Rec. p. I-10465), apartados 18 y 19. Véanse Lenaerts, K./Arts, D./Maselis, I.: *Procedural Law of the European Union*, 2ª ed., Londres 2006, pp. 48 y 49, marginal 2-021.

54 — Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 4 de julio de 2006, Adeleney y otros (C-212/04, Rec. p. I-6057), apartado 114.

2. Extrapolabilidad de la jurisprudencia citada al asunto de autos

60. A mi juicio, son varios los argumentos que pueden aducirse a favor de la extrapolabilidad al asunto de autos de la jurisprudencia anteriormente reproducida sobre la relación existente entre el Derecho civil nacional y la normativa en materia de seguro del automóvil, en la que se aprecia una clara impronta del Derecho de la Unión. A continuación expondré dichos argumentos.

61. Cabe señalar, en primer lugar, que, como acertadamente han resaltado el Gobierno portugués⁵⁵ y la Comisión,⁵⁶ el Tribunal de Justicia ya ha respondido a una cuestión prejudicial casi idéntica en el asunto Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio. Precisamente por ello esta sentencia reviste una importancia particular para la apreciación de las cuestiones jurídicas que arroja el presente asunto. Como en aquel asunto, también aquí se debate, en definitiva, la conformidad con la Directiva de la normativa portuguesa sobre exclusión de la responsabilidad por riesgo del usuario del vehículo cuando la culpa es imputable al perjudicado. Tal y como se desprende de la cuestión prejudicial y de las disposiciones pertinentes del Código Civil, esta normativa civil permite al órgano jurisdiccional que debe decidir sobre la responsabilidad derivada de un accidente de circulación limitar o incluso denegar la indemnización cuando el comportamiento culposo del perjudicado ha contribuido a la irrogación o agravamiento de los daños. Esta facultad se infiere de un principio del Derecho civil portugués en virtud del cual el comportamiento culposo del perjudicado puede influir en la cuantía de la indemnización. Dependiendo de la gravedad de la culpa, cabe incluso la supresión total del derecho a exigir una indemnización.

62. Según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia dictada hasta la fecha, este principio de la normativa civil nacional está, en principio, en consonancia con el Derecho de la Unión, dado que en las dos sentencias citadas anteriormente se ha reconocido a los Estados miembros la facultad de prever una reducción del 50 % de la indemnización⁵⁷ o incluso la supresión del derecho a exigir dicha indemnización,⁵⁸ siempre que se considere justificado. Esto se debe, en primera línea, a la separación reconocida por el Tribunal de Justicia entre el Derecho en materia de seguro de responsabilidad civil del automóvil, sujeto a las prescripciones del Derecho de la Unión, y el Derecho en materia de responsabilidad civil en los casos de accidentes de circulación, regido por los principios del Derecho interno. Dado que los Estados miembros pueden fijar especialmente la naturaleza de la responsabilidad civil del automóvil,⁵⁹ al configurar su Derecho nacional también pueden decidir si la supresión del derecho a exigir una indemnización puede depender de una eventual culpa del perjudicado.

63. Como señala acertadamente el Gobierno alemán,⁶⁰ la circunstancia de que los hechos de autos revistan ciertas particularidades carece de relevancia jurídica a efectos de responder a la cuestión prejudicial. Tampoco cabe aducir dichas particularidades para justificar un examen diferenciado. Tales particularidades pueden, como mucho, repercutir en la apreciación jurídica de los hechos a la luz del Derecho civil nacional. En concreto, se trata del hecho de que en el asunto de autos el ocupante lesionado, que viajaba en el asiento contiguo al del conductor, incumplió la obligación legal de uso del cinturón de seguridad, lo cual, según el Derecho portugués, como se desprende de la resolución de remisión, puede considerarse un aspecto jurídicamente relevante a efectos de justificar la corresponsabilidad del perjudicado. Esta última conclusión se infiere de la formulación de la cuestión prejudicial.

55 — Véase el apartado 35 de las observaciones del Gobierno portugués.

56 — Véase el apartado 41 de las observaciones de la Comisión.

57 — Véase el punto 44 de las presentes conclusiones.

58 — Véase el punto 49 de las presentes conclusiones.

59 — Véase el punto 41 de las presentes conclusiones.

60 — Véase el apartado 4 de las observaciones del Gobierno alemán.

64. A este respecto, procede recordar que el Tribunal de Justicia está, en definitiva, vinculado a la interpretación del Derecho nacional recogida en la jurisprudencia de los tribunales portugueses, máxime porque carece de competencia para interpretar una normativa nacional⁶¹ o para apreciar cuestiones de hecho.⁶² En el marco del procedimiento establecido en el artículo 267 TFUE, corresponde exclusivamente al órgano jurisdiccional remitente interpretar el Derecho nacional y apreciar sus efectos.⁶³ Desde la perspectiva del Derecho de la Unión, una calificación jurídica de los hechos llevada a cabo en el sentido mencionado es, en cualquier caso, inobjetable, toda vez que las Directivas sobre el seguro de responsabilidad civil del automóvil no pretenden armonizar los regímenes de responsabilidad civil de los Estados miembros. Por consiguiente, a los efectos del presente procedimiento prejudicial únicamente es determinante la calificación jurídica de una conducta –acción u omisión– como corresponsabilidad, efectuada con carácter vinculante por los órganos jurisdiccionales portugueses. Por tanto, el Tribunal de Justicia no necesita abordar el análisis de las alegaciones formuladas por el Sr. Marques Almeida sobre la supuesta inimputabilidad de la producción del daño como consecuencia del incumplimiento de la obligación de uso del cinturón de seguridad.⁶⁴

65. Tampoco el hecho de que el Sr. Marques Almeida resultara gravemente herido en el accidente puede considerarse un argumento válido a favor de una apreciación distinta de la situación jurídica. Debe recordarse que en el asunto *Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio*, la conducta calificada de culposa condujo incluso a la muerte del perjudicado. A pesar de la gravedad del daño sufrido, el Tribunal de Justicia no apreció ningún motivo para apartarse de su jurisprudencia anterior. En consecuencia, a los efectos del presente procedimiento procede desestimar por irrelevantes las alegaciones formuladas en este sentido por el Sr. Marques Almeida.

66. Otra de las particularidades aducidas es el hecho de que en la fecha en la que se produjo el siniestro uno de los vehículos implicados no tenía un seguro contratado. No obstante, no resulta evidente en qué medida esta circunstancia podría influir en la calificación de la situación jurídica, máxime si se tiene en cuenta que el Sr. Marques Almeida tiene la posibilidad de demandar no sólo a la aseguradora del otro vehículo implicado sino también al propietario del vehículo sin seguro, al conductor del mismo y al Fondo de Garantía, que, dado que se trata de una responsabilidad objetiva, podrían responder solidariamente del pago de la indemnización mencionada. Así lo indica el mismo órgano jurisdiccional remitente en su cuestión prejudicial.

67. Además, conviene precisar que el hecho de que, a diferencia de lo que ocurriría en los asuntos *Carvalho Ferreira Santos* y *Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio*, en el asunto de autos no se discuta sobre la indemnización del conductor de un vehículo automóvil sino la de un pasajero, no obsta la extrapolabilidad de la jurisprudencia recogida en dichas sentencias al presente asunto. En primer lugar, debe señalarse el seguro de responsabilidad civil del automóvil cubre, básicamente, los daños de «todos los ocupantes», es decir también los daños sufridos por un pasajero, tal y como se desprende del tenor del artículo 1 de la Tercera Directiva. La protección brindada por el seguro a un pasajero es, pues, equiparable a la de cualquier otro usuario de la vía pública que conduce un vehículo. No obstante, esta normativa del Derecho de la Unión, cuyo objetivo es garantizar una amplia cobertura del seguro para todos los usuarios, se entenderá, sin perjuicio de que el régimen de responsabilidad civil aplicable prevea una eventual reducción o incluso supresión del derecho del ocupante del vehículo a recibir una indemnización. Por lo tanto, no existen particularidades relativas a

61 — Véanse, entre otras, las sentencias de 19 de marzo de 1964, *Unger* (75/63, Rec. p. 379), y de 18 de diciembre de 1997, *Annibaldi* (C-309/96, Rec. p. I-7493), apartado 13.

62 — Véanse las sentencias de 22 de septiembre de 2011, *Interflora e Interflora British Unit* (C-323/09, Rec. p. I-8625), apartado 46, y de 19 de abril de 2012, *Wintersteiger* (C-523/10), apartados 26 y 28.

63 — Véanse las sentencias de 3 de febrero de 1977, *Benedetti* (52/76, Rec. p. 163), apartado 25; de 21 de septiembre de 1999, *Kordel y otros* (C-397/96, Rec. p. I-5959), apartado 25; de 17 de julio de 2008, *Corporación Dermoestética* (C-500/06, Rec. p. I-5785), apartado 21, y de 1 de diciembre de 2011, *Churchill Insurance Company y Evans* (C-442/10, Rec. p. I-12639), apartado 22.

64 — Véase el apartado 23 de las observaciones del Sr. Marques Almeida.

la fijación del importe de la indemnización. Como acertadamente observa la Comisión,⁶⁵ ésta es la conclusión que se infiere de las declaraciones hechas por el Tribunal de Justicia sobre el artículo 1 *bis* de la Directiva 2005/14 y el artículo 12 de la Directiva 2009/103 en la sentencia Carvalho —si bien refiriéndose a la protección brindada a otros usuarios de la vía pública. Siendo así, se ha de concluir que la condición de pasajero del perjudicado no influye, por sí sola, en la apreciación del presente asunto.

68. Si, como sucede en el caso de autos, se aprecia que, en definitiva, la supresión del derecho indemnizatorio del lesionado se debe exclusivamente a una exclusión de la responsabilidad prevista en el Derecho civil, ello también implica la imposibilidad de establecer paralelismos entre los asuntos Candolin y otros y Farrell, invocados igualmente por el órgano jurisdiccional remitente para fundamentar su petición de decisión prejudicial. En efecto, a diferencia de las circunstancias que dieron lugar a las sentencias Candolin y otros y Farrell, en el asunto de autos el derecho a indemnización del Sr. Marques Almeida, como víctima del accidente, no es objeto de una limitación de la cobertura de la responsabilidad civil por las disposiciones en materia de seguros.

69. En contraste con los contextos jurídicos que dieron lugar respectivamente a las sentencias Candolin y otros y Farrell, antes citadas, las disposiciones portuguesas controvertidas no tienen 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 a ser indemnizada por el seguro obligatorio de responsabilidad civil del conductor del vehículo implicado en el accidente. Por lo tanto, no afectan 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 Directivas sobre el seguro de responsabilidad civil del automóvil.

70. Dado que en lo que atañe a la problemática jurídica el presente asunto reviste paralelismos evidentes con los asuntos Carvalho Ferreira Santos y Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, se impone una extrapolación de esta jurisprudencia. En aras de la consistencia, el Tribunal de Justicia debería resolver asimismo que las Directivas sobre el seguro de responsabilidad civil del automóvil no se oponen a una normativa nacional en materia de responsabilidad civil que, en caso de colisión de dos vehículos automóviles no imputable a ninguno de los conductores, permite denegar o limitar el derecho a indemnización del ocupante lesionado que haya contribuido a la irrogación del daño.

D. Ausencia de necesidad de modificar la jurisprudencia

71. El examen que antecede pone de manifiesto que las Directivas sobre armonización del seguro de responsabilidad civil del automóvil cumplen su finalidad legal de garantizar que un seguro cubra la responsabilidad civil por los daños ocasionados por los vehículos. No obstante, dichas Directivas no influyen en el alcance de la responsabilidad civil, dado que su objetivo no es armonizar las legislaciones nacionales reguladoras de la responsabilidad civil. Habida cuenta de ello, en el estado actual del Derecho de la Unión, deberán aceptarse las divergencias que existan entre las respuestas

65 — Véanse los apartados 47 a 51 de las observaciones de la Comisión.

concretas que den las normativas de Derecho civil de los Estados miembros⁶⁶ a la cuestión del importe de las indemnizaciones de víctimas de accidentes como el Sr. Marques Almeida. Una aproximación de estas normativas a través de una interpretación amplia de las Directivas no resulta factible sin injerir en las competencias del legislador de la Unión, que, hasta la fecha, ha renunciado de manera intencionada a tal armonización. Si se considerase necesaria una armonización de las normativas en materia de responsabilidad civil, una interpretación amplia tampoco sería la vía más indicada, ya que la necesidad de que el legislador de la Unión emprenda una aproximación reflexionada de las normativas de Derecho civil⁶⁷ es más que evidente, como muestran algunos ejemplos actuales.⁶⁸

VII. Conclusión

72. Habida cuenta de las consideraciones precedentes propongo al Tribunal de Justicia que responda de la siguiente forma a la cuestión planteada por el Tribunal da Relação de Guimarães:

«El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE, de 24 de abril de 1972, Primera Directiva 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, 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, así como el artículo 1 de la Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo 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 en materia de responsabilidad civil que, en caso de colisión de dos vehículos automóviles no imputable a ninguno de los conductores, permite denegar o limitar el derecho a indemnización del ocupante lesionado que haya contribuido a la irrogación del daño.»

66 — La mayoría de los Estados miembros (por ejemplo, Alemania, España, Estonia, Francia, Italia, Letonia, Polonia, Eslovenia, Suecia) reconocen el derecho a indemnización de la víctima del accidente, aunque no haya podido acreditarse la culpa de ninguno de los conductores implicados. Por regla general, tal regulación se basa en la idea de la responsabilidad por riesgo inherente a la conducción de un vehículo automóvil en la vía pública. Estos sistemas prevén asimismo una acción directa del afectado contra la compañía aseguradora. Por el contrario, en otros Estados miembros no existe esta responsabilidad objetiva, sino que el afectado debe alegar la negligencia del conductor (por ejemplo, Irlanda o Países Bajos). En lo que se refiere a la cuantía misma de la indemnización, algunos Estados miembros (por ejemplo, Polonia y Eslovenia) prevén la posibilidad de reducción o incluso de supresión del derecho a exigir una indemnización cuando el afectado no llevaba puesto el cinturón de seguridad en el momento en que se produjo el siniestro. A su vez, otros Estados miembros (por ejemplo, Francia y Suecia) reconocen en sus ordenamientos jurídicos el derecho básico del afectado a exigir el íntegro resarcimiento del daño, previendo la excepción a este principio sólo en supuestos especiales. Por el contrario, otros Estados miembros (por ejemplo, Alemania, España, Grecia, Italia, Letonia) admiten, en principio, la reducción o la supresión del derecho a exigir una indemnización cuando el afectado no ha actuado con la diligencia exigida para evitar el daño, pero esto no responde a un automatismo sino que queda supeditado a la prueba por parte del demandado de que el perjudicado no hubiera sufrido ningún daño si hubiera llevado puesto el cinturón de seguridad.

67 — Entre los modelos de aproximación paulatina en el ámbito del Derecho civil se encuentra el marco común de referencia («Common Frame of Reference»), que también aporta normas en materia de responsabilidad extracontractual. Este marco recoge en su apartado VI – 1:101 («Basic Rule») las reglas fundamentales según las cuales todo aquel que sufra un daño como consecuencia de un acto imputable a otro tendrá derecho a ser indemnizado. El apartado VI – 3:205 («Accountability for damage caused by motor vehicles») impone una responsabilidad del usuario del vehículo por los daños ocasionados a otra persona como consecuencia de un accidente de circulación. Por otro lado, el apartado VI – 5:102 («Contributory fault and accountability») prevé en su apartado 1 una reducción del importe de la indemnización proporcional a la contribución del perjudicado en la irrogación del daño. No obstante, el apartado, 2, letra c), excluye esta reducción cuando el daño se haya producido en el marco de un accidente de circulación, salvo que, a la luz de las circunstancias del caso concreto, la falta de atención del perjudicado deba calificarse de negligencia grave. El objetivo de esta regulación es conceder una protección especial a las víctimas de accidentes de circulación.

68 — Una armonización parcial de las legislaciones en el ámbito del Derecho civil puede observarse especialmente en materia de protección de los consumidores. La normativa en materia de protección de los consumidores en la Unión Europea experimenta actualmente una serie de adaptaciones legislativas que son buena muestra del esfuerzo de la Comisión para que se consoliden y modernicen los logros alcanzados. No sólo se han llevado a cabo algunas modificaciones puntuales de la Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores (DO L 95, p. 29), a través de la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, sobre los derechos de los consumidores (DO L 304, p. 64), que se basa en la idea de llevar a cabo una armonización completa de las disposiciones nacionales en materia de protección de los consumidores, sino que, además, la Comisión, en su Propuesta de 11 de octubre de 2011 de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a una normativa común de compraventa europea [COM(2011) 635 final] ha puesto en marcha un proyecto legislativo que permitirá en el futuro optar por aplicar dicho régimen normativo a los contratos de compraventa transfronterizos si así lo acuerdan expresamente las partes contratantes.