



## Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala)

de 23 de octubre de 2012\*

«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 — Directiva 90/232/CEE — Artículo 1 — Derecho a indemnización por el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles — Responsabilidad civil del asegurado — Contribución de la víctima al daño — Limitación del derecho a indemnización»

En el asunto C-300/10,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Tribunal da Relação de Guimarães (Portugal), mediante resolución de 22 de abril de 2010, recibida en el Tribunal de Justicia el 17 de junio de 2010, en el procedimiento entre

**Vítor Hugo Marques Almeida**

y

**Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA,**

**Jorge Manuel da Cunha Carvalheira,**

**Paulo Manuel Carvalheira,**

**Fundo de Garantia Automóvel,**

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala),

integrado por el Sr. V. Skouris, Presidente, el Sr. K. Lenaerts, Vicepresidente, el Sr. A. Tizzano, la Sra. R. Silva de Lapuerta, los Sres. L. Bay Larsen y A. Rosas, la Sra. M. Berger y el Sr. E. Jarašiūnas, Presidentes de Sala, y los Sres. E. Juhász, J.-C. Bonichot y A. Arabadjiev (Ponente), la Sra. A. Prechal y el Sr. C.G. Fernlund, Jueces;

Abogado General: Sra. V. Trstenjak;

Secretaria: Sra. M. Ferreira, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 22 de mayo de 2012;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre del Sr. Marques Almeida, por la Sra. A. Novo, advogada;

\* Lengua de procedimiento: portugués.

- en nombre del Gobierno portugués, por el Sr. L. Inez Fernandes y la Sra. S. Nunes de Almeida, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno alemán, por el Sr. T. Henze y la Sra. F. Wannek, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. P. Guerra e Andrade, la Sra. N. Yerrell y el Sr. G. Braun, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 5 de julio de 2012;

dicta la siguiente

### **Sentencia**

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como sobre el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 103 p. 1; EE 13/02, p. 113; en lo sucesivo, «Primera Directiva»), del artículo 2, apartado 1, de la Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, Segunda Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles (DO 1984, L 8, p. 17; EE 13/15, p. 244; en lo sucesivo, «Segunda Directiva»), y de los artículos 1 y 1 *bis* de la Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, Tercera Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (DO L 129, p. 33; en lo sucesivo, «Tercera Directiva»).
- 2 Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre, por un lado, el Sr. Marques Almeida y, por otro, la Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA (en lo sucesivo, «Fidelidade-Mundial»), los Sres. da Cunha Carvalheira y Carvalheira y el Fundo de Garantia Automóvel en relación con la indemnización por éstos, en concepto de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, de los daños sufridos por el Sr. Marques Almeida como consecuencia de un accidente de circulación.

### **Marco jurídico**

#### *Derecho de la Unión*

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

«Cada Estado miembro adoptará todas las medidas oportunas [...] para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio sea cubierta mediante un seguro. Los daños que se cubran, así como las modalidades de dicho seguro, se determinarán en el marco de tales medidas.»

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

«Cada Estado miembro tomará las medidas apropiadas para que toda disposición legal o cláusula contractual que esté contenida en una póliza de seguros librada de conformidad con el apartado 1 del artículo 3 de la [Primera Directiva] [y] que excluy[a] del seguro la utilización o la conducción de vehículos por:

- personas que no estén ni expresa ni implícitamente autorizadas para ello, o
- personas no titulares de un permiso que les permita conducir el vehículo de que se trate, o
- personas que no cumplan las obligaciones legales de orden técnico referentes al estado y seguridad del vehículo de que se trate,

sea reputada sin efecto en lo que se refiere al recurso de los terceros, víctimas de un siniestro, para la aplicación del apartado 1 del artículo 3 de la [Primera Directiva].

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

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

5 El artículo 1 de la Tercera Directiva establece:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 2 de la [Segunda Directiva], el seguro a que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 3 de la [Primera Directiva] cubrirá la responsabilidad por daños corporales de todos los ocupantes, con excepción del conductor, derivados de la circulación de un vehículo.

[...]»

6 A tenor del artículo 1 *bis* de la Tercera Directiva, introducido por la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las Directivas 72/116/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (DO L 149, p. 14):

«El seguro mencionado en el artículo 3, apartado 1, de la [Primera Directiva] cubrirá los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas, quienes, como consecuencia de un accidente en el que intervenga un vehículo automóvil, tendrán derecho a ser indemnizados de conformidad con el Derecho civil nacional. El presente artículo se entenderá sin perjuicio de la responsabilidad civil, ni del importe de la indemnización.»

#### *Derecho portugués*

7 Conforme al artículo 503, apartado 1, del Código Civil portugués:

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

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

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

9 Con arreglo al artículo 505 de dicho Código:

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

10 El artículo 570 del mismo Código establece:

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

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

### **Litigio principal y cuestión prejudicial**

11 El 12 de junio de 2004, el vehículo en el que viajaba el Sr. Marques Almeida como pasajero colisionó con otro vehículo, propiedad del Sr. da Cunha Carvalheira y conducido por el Sr. Carvalheira.

12 En el momento de la colisión, el Sr. Marques Almeida, quien viajaba, sin utilizar el cinturón de seguridad, en el asiento contiguo al del conductor, salió despedido a través del parabrisas, lo que le provocó profundos cortes en la cabeza y en la cara.

13 En la fecha en que se produjo la colisión, el propietario del vehículo en el que viajaba el Sr. Marques Almeida había suscrito con Fidelidade-Mundial un seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación. No existía, sin embargo, un contrato análogo en lo que respecta al vehículo perteneciente al Sr. da Cunha Carvalheira.

14 A raíz del accidente, el Sr. Marques Almeida presentó demanda ante el órgano jurisdiccional portugués competente con el objeto de que se condenase solidariamente a Fidelidade-Mundial, los Sres. da Cunha Carvalheira y Carvalheira y el Fundo de Garantia Automóvel al pago de 65.000 euros, por los daños que le había irrogado dicho accidente, y de la cuantía en que vinieran a concretarse las futuras operaciones quirúrgicas que pudiera necesitar.

15 Esta demanda se desestimó sobre la base del artículo 570 del Código Civil portugués, por considerarse que los daños sufridos por el Sr. Marques Almeida eran imputables a su propia culpa, por no llevar puesto el cinturón de seguridad, en contra de lo que exige el artículo 82, apartado 1, del Código de Tráfico portugués.

16 El Sr. Marques Almeida interpuso recurso de apelación contra dicha resolución ante el Tribunal da Relação de Guimarães.

- 17 El órgano jurisdiccional remitente señala que, según la jurisprudencia nacional mayoritaria, aplicada en la primera instancia, la responsabilidad de la víctima de un accidente de circulación en la producción de los daños que ha sufrido excluye, conforme a los artículos 505 y 570 del Código Civil portugués, la responsabilidad objetiva de quien tenga la dirección efectiva del vehículo de que se trate, que resulta del artículo 503, apartado 1, del mismo Código.
- 18 Se desprende de lo anterior que en circunstancias como las que se dan en el asunto principal, en que no se ha demostrado que los conductores de los vehículos automóviles implicados en la colisión cometieran ningún hecho culposo, pero sí que la culpa del pasajero que ha resultado perjudicado ha dado origen a los daños que ha sufrido, se excluye que éste pueda ser indemnizado sobre la base de la responsabilidad objetiva contemplada en el artículo 503, apartado 1, del Código Civil portugués.
- 19 Sin embargo, el órgano jurisdiccional remitente considera que la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, en particular, las sentencias de 30 de junio de 2005, Candolin y otros (C-537/03, Rec. p. I-5745), y de 19 de abril de 2007, Farrell (C-356/05, Rec. p. I-3067), resulta indicativa de su interés por proteger especialmente a los pasajeros de los vehículos que hayan intervenido en un accidente. De este modo, afirma que el Tribunal de Justicia ha considerado inaplicables las disposiciones legales y contractuales que, en un Estado miembro, excluyen en determinadas circunstancias la obligación de indemnizar a los pasajeros, en contra de lo dispuesto en las Directivas Primera, Segunda y Tercera.
- 20 Habida cuenta de esta jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el Tribunal da Relação de Guimarães alberga dudas sobre la compatibilidad del régimen de responsabilidad civil aplicable en el litigio principal con las disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión.
- 21 En este contexto, el Tribunal da Relação de Guimarães decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Deben interpretarse los artículos 3, apartado 1, de la Primera Directiva [...], 2, apartado 1, de la Segunda Directiva [...] y 1 y 1 *bis* de la Tercera Directiva [...] 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 pasajero 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 pasajero 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,

- teniendo en cuenta que se ha demostrado que, en el momento de la colisión entre los vehículos implicados, dicho pasajero, 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;
- 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?»

## Sobre la cuestión prejudicial

### *Observaciones preliminares*

- 22 Debe señalarse, en primer lugar, que el artículo 1 *bis* de la Tercera Directiva, en su versión modificada por la Directiva 2005/14, no es aplicable a los hechos del litigio principal ni *ratione materiae* ni *ratione temporis*, como ha señalado acertadamente el Gobierno alemán. Por un lado, esta disposición sólo se refiere al derecho a indemnización de los daños sufridos por los peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas. En el momento de la colisión que le ocasionó los daños sufridos, el Sr. Marques Almeida era pasajero de un vehículo automóvil.
- 23 Por otro lado, dicha disposición se introdujo en la Tercera Directiva mediante la Directiva 2005/14, cuyo artículo 7 disponía que entraría en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, es decir, el 11 de junio de 2005, y cuyo artículo 6, apartado 1, fijaba el 11 de junio de 2007 como plazo máximo para su transposición. Ahora bien, el accidente de circulación que ha dado origen al litigio principal se produjo el 12 de junio de 2004.
- 24 Por consiguiente, procede considerar que la cuestión prejudicial sólo se refiere a la interpretación de los artículos 3, apartado 1, de la Primera Directiva, 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y 1 de la Tercera Directiva.

### *Sobre la cuestión planteada*

- 25 Mediante su cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta esencialmente si los artículos 3, apartado 1, de la Primera Directiva, 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y 1 de la Tercera Directiva deben interpretarse en el sentido de que se oponen a las disposiciones nacionales que, en caso de una colisión entre dos vehículos automóviles que haya causado daños corporales al pasajero de uno de ellos sin que pueda imputarse culpa a los conductores, permiten limitar o excluir la responsabilidad civil de los asegurados y, en consecuencia, la indemnización de dicho pasajero con cargo al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de los vehículos automóviles por el único motivo de que ha contribuido a la producción de los daños.
- 26 A este respecto, procede recordar que de la exposición de motivos de las Directivas Primera y Segunda se desprende que el objetivo de éstas es, por una parte, garantizar la libre circulación tanto de los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la Unión como de los ocupantes de dichos vehículos y, por otra parte, garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciban un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Unión en que haya ocurrido el accidente (sentencias de 28 de marzo de 1996, Ruiz Bernáldez, C-129/94, Rec. p. I-1829, apartado 13; de 14 de septiembre de 2000, Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira, C-348/98, Rec. p. I-6711, apartado 24; de 17 de marzo de 2011, Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, Rec. p. I-1821, apartado 24, y de 9 de junio de 2011, Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, C-409/09, Rec. p. I-4955, apartado 23).
- 27 Por tanto, la Primera Directiva, tal como fue precisada y completada por las Directivas Segunda y Tercera, obliga a los Estados miembros a garantizar que la responsabilidad civil derivada de la circulación de los vehículos con estacionamiento habitual en su territorio esté cubierta por un seguro y concreta, en particular, los tipos de daños y los terceros perjudicados que debe cubrir dicho seguro (véanse las sentencias, antes citadas, Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira, apartado 27; Carvalho Ferreira Santos, apartado 27, y Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, apartado 24).
- 28 Sin embargo, procede recordar que la obligación de cobertura por el seguro de responsabilidad civil de los daños causados a los terceros por la circulación de vehículos automóviles es distinta del alcance de la indemnización a estos últimos en virtud de la responsabilidad civil del asegurado. En efecto,

mientras que la primera está garantizada y definida por la normativa de la Unión, la segunda se rige, fundamentalmente, por el Derecho nacional (sentencias, antes citadas, Carvalho Ferreira Santos, apartado 31 y jurisprudencia citada, y Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, apartado 25).

- 29 A este respecto, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que tanto del objeto de las Directivas Primera, Segunda y Tercera como de su tenor se desprende que su finalidad no es armonizar los regímenes de responsabilidad civil de los Estados miembros y que, en el estado actual del Derecho de la Unión, éstos tienen libertad para definir el régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros derivados de la circulación de vehículos (sentencias, antes citadas, Carvalho Ferreira Santos, apartado 32 y jurisprudencia citada, y Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, apartado 26).
- 30 Sin embargo, los Estados miembros están obligados a garantizar que la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles que resulte aplicable según su Derecho nacional esté cubierta por un seguro conforme con las disposiciones de las tres Directivas antes citadas (sentencias, antes citadas, Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira, apartado 29; Farrell, apartado 33; Carvalho Ferreira Santos, apartado 34, y Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, apartado 27).
- 31 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 Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, antes citada, apartado 28).
- 32 Como ha precisado el Tribunal de Justicia, estas Directivas se verían privadas de tal efecto si, basándose en la participación de la víctima en la producción del daño, una normativa nacional, definida con arreglo a criterios generales y abstractos, denegara a la víctima el derecho a ser indemnizada con cargo al seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles o limitara este derecho de manera desproporcionada. Por tanto, el alcance de este derecho tan sólo puede limitarse en circunstancias excepcionales, sobre la base de una apreciación individual (sentencia Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, antes citada, apartado 29).
- 33 A este respecto, el Tribunal de Justicia ha declarado que los artículos 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y 1 de la Tercera Directiva se oponen a una normativa nacional que permite denegar al ocupante o limitar de manera desproporcionada el derecho a ser indemnizado por el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, por el mero hecho de haber contribuido a la realización del daño (véanse, en este sentido, las sentencias, antes citadas, Candolin y otros, apartado 35, y Farrell, apartado 35).
- 34 Procede señalar que en el caso de autos, a diferencia de las circunstancias que dieron lugar a las sentencias Candolin y otros y Farrell, antes citadas, el derecho a indemnización de las víctimas de un accidente de circulación se ve afectado no por una limitación, mediante disposiciones en materia de seguro, de la cobertura de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, sino, al igual que en los litigios que dieron lugar a las sentencias Carvalho Ferreira Santos y Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, antes citadas, por el régimen nacional de responsabilidad civil en materia de accidentes de circulación.
- 35 La normativa nacional controvertida en el litigio principal sólo pretende, en efecto, determinar el derecho de la víctima a una indemnización con cargo a la responsabilidad civil del asegurado y su eventual extensión. Sin embargo, no puede limitar la cobertura del seguro de responsabilidad civil del asegurado.

- 36 Por otro lado, se desprende de la resolución de remisión que los artículos 503 y 504 del Código Civil portugués establecen una responsabilidad objetiva en caso de accidente de circulación, pero que, con arreglo al artículo 505 de dicho Código, la responsabilidad por riesgo prevista por el artículo 503, apartado 1, del mismo Código se excluye únicamente, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 570 de este Código, si el accidente es imputable a la víctima o a un tercero o si resulta de un caso de fuerza mayor. El artículo 570, apartado 1, del Código Civil portugués precisa que, cuando la culpa de la víctima haya contribuido a la irrogación o al agravamiento de los daños, ésta puede verse privada de indemnización parcial o totalmente, en consonancia con la apreciación del órgano jurisdiccional competente sobre la gravedad de las culpas respectivas y las consecuencias que de ellas resultan (véase, en este sentido, la sentencia Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, antes citada, apartado 32).
- 37 En contraste con los contextos jurídicos que dieron lugar respectivamente a las sentencias Candolin y otros y Farrell, antes citadas, dicha normativa nacional no tiene por efecto, en el supuesto de que la víctima de un accidente de circulación –en este caso, un pasajero de uno de los vehículos que hayan intervenido en el accidente– contribuya a su propio daño, que se excluya de oficio ni se limite de manera desproporcionada su derecho a ser indemnizado por el seguro obligatorio de responsabilidad civil del conductor del vehículo implicado (véanse las sentencias, antes citadas, Carvalho Ferreira Santos, apartado 43, y Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, apartado 34).
- 38 Habida cuenta de las consideraciones que anteceden, procede señalar que la legislación nacional controvertida en el litigio principal no afecta a la garantía, prevista por el Derecho de la Unión, de que la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, determinada en virtud del Derecho nacional aplicable, quede cubierta por un seguro conforme con las Directivas Primera, Segunda y Tercera (véanse las sentencias, antes citadas, Carvalho Ferreira Santos, apartado 44, y Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, apartado 34).
- 39 De lo anterior se desprende que debe responderse a la cuestión planteada que, en circunstancias como las que concurren en el asunto principal, los artículos 3, apartado 1, de la Primera Directiva, 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y 1 de la Tercera Directiva deben interpretarse en el sentido de que no se oponen a las disposiciones nacionales que, en caso de una colisión entre dos vehículos automóviles que haya causado daños corporales al pasajero de uno de ellos sin que pueda imputarse culpa a los conductores, permiten limitar o excluir la responsabilidad civil de los asegurados.

### Costas

- 40 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Gran Sala) declara:

**En circunstancias como las que concurren en el asunto principal, los artículos 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, 2, apartado 1, de la Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, Segunda Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles, y 1 de la Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, Tercera Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, deben interpretarse**

**en el sentido de que no se oponen a las disposiciones nacionales que, en caso de una colisión entre dos vehículos automóviles que haya causado daños corporales al pasajero de uno de ellos sin que pueda imputarse culpa a los conductores, permiten limitar o excluir la responsabilidad civil de los asegurados.**

Firmas