



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE  
**ABOGADOS**  
ESPECIALIZADOS EN  
RESPONSABILIDAD  
CIVIL Y SEGURO

**Sentencia de Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 14 de septiembre de 2017. Recurso C-503/2016**

**Ponente: Alexander Arabadjiev.**

## SENTENCIA

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de los artículos 12, apartado 3, y 13, apartado 1, de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009 (LA LEY 17703/2009), relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO 2009, L 263, p. 11).
2. Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre el Sr. Luís Isidro Delgado Mendes y Crédito Agrícola Seguros - Companhia de Seguros de Ramos Reais, S.A. (en lo sucesivo, «CA Seguros»), en relación con la indemnización a cargo de esta última, en virtud de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, por los daños sufridos por el Sr. Delgado Mendes como consecuencia de un accidente de circulación.

## MARCO JURÍDICO

Derecho de la Unión

3. A tenor del artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972 (LA LEY 586/1972), relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como sobre el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO 1972, L 103, p. 1; EE 13/02, p. 113; en lo sucesivo, «Primera Directiva»):  
«Cada Estado miembro adoptará todas las medidas oportunas [...] para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio sea cubierta mediante un seguro. Los daños que se cubran, así como las modalidades de dicho seguro, se determinarán en el marco de tales medidas.»
4. El artículo 1, apartado 1, de la Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983 (LA LEY 3282/1983), 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. 17), en su versión modificada por la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005 (LA LEY 6059/2005) (DO 2005, L 149, p. 14) (en lo sucesivo, «Segunda Directiva»), establecía:  
«El seguro contemplado en el artículo 3, apartado 1, de la [Primera Directiva] cubrirá obligatoriamente los daños materiales y corporales.»
5. El artículo 2, apartado 1, de la Segunda Directiva disponía:  
«Cada Estado miembro tomará las medidas apropiadas para que toda disposición legal o cláusula contractual que esté contenida en una póliza de seguros librada de conformidad con el apartado 1 del artículo 3 de la [Primera Directiva], que excluye del seguro la utilización o la conducción de vehículos por:



- personas que no estén ni expresa ni implícitamente autorizadas para ello,  
[...]

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

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

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 pued[e] conseguir la indemnización de su perjuicio de un organismo de seguridad social.»

6. El artículo 1 de la Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990 (LA LEY 3704/1990), Tercera Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (DO 1990, L 129, p. 33), en su versión modificada por la Directiva 2005/14 (LA LEY 6059/2005) (en lo sucesivo, «Tercera Directiva»), establecía que «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».

7. El artículo 1 bis de la Tercera Directiva disponía:

«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.»

8. La Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009) codificó las Directivas anteriores relativas al seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles y, por tanto, derogó tales Directivas con efecto a partir del 27 de octubre de 2009. Según la tabla de correspondencias que figura en el anexo II de dicha Directiva, el artículo 2, apartado 1, de la Segunda Directiva se corresponde con el artículo 13, apartado 1, de la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009), y el artículo 1 bis de la Tercera Directiva se corresponde con el artículo 12, apartado 3, de la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009).

Derecho portugués

9. A tenor del artículo 4, apartado 1, del Decreto-Lei n.º 291/2007, que aprova o regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel e transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2005/14/CE (LA LEY 6059/2005), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio, que altera as Directivas nos 72/166/CEE (LA LEY 586/1972), 84/5/CEE (LA LEY 3282/1983), 88/357/CEE (LA LEY 1231/1988) e 90/232/CEE, do Conselho, e a Directiva n.º 2000/26/CE (LA LEY 6492/2000), relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis (Decreto-ley n.º 291/2007 por el que se aprueba el régimen del sistema de seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles y por el que se transpone



parcialmente la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005 (LA LEY 6059/2005), por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE (LA LEY 586/1972), 84/5/CEE (LA LEY 3282/1983), 88/357/CEE (LA LEY 1231/1988) y 90/232/CEE (LA LEY 3704/1990) del Consejo y la Directiva 2000/26/CE (LA LEY 6492/2000) del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles), de 21 de agosto de 2007 (Diário da República, 1.ª serie, n.º 160, de 21 de agosto de 2007):

«Todo aquel a quien pueda considerarse civilmente responsable por la reparación de los daños corporales o materiales causados a terceros por un vehículo terrestre automóvil para cuya conducción sea necesario un permiso específico o por su remolque, con estacionamiento habitual en Portugal, debe estar amparado, para que se permita la circulación del vehículo, por la cobertura de un seguro que garantice esa responsabilidad conforme al presente Decreto-ley.»

10. El artículo 11, apartado 2, del Decreto-ley n.º 291/2007 dispone:

«El seguro de responsabilidad civil contemplado en el artículo 4 cubrirá los daños sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios de las vías públicas no motorizados cuando la ley aplicable a la responsabilidad civil derivada del accidente de circulación prevea la reparación de esos daños y en la medida en que lo haga.»

11. El artículo 14, apartado 2, letra b), del mismo Decreto-ley dispone:

«Se excluyen también de la cobertura del seguro cualesquiera daños materiales causados a las siguientes personas: [...] el tomador del seguro.»

12. El artículo 15, apartado 3, de dicho Decreto-ley establece:

«En los casos de robo, hurto o hurto de uso de vehículos automóviles y de accidentes de circulación provocados dolosamente, el seguro no garantizará la satisfacción de las indemnizaciones adeudadas por los respectivos autores y cómplices al propietario [...]».

## LITIGIO PRINCIPAL Y CUESTIÓN PREJUDICIAL

13. El 26 de abril de 2009, el Sr. Delgado Mendes y su esposa se encontraban en una finca de su propiedad, sita en Chamusca (Portugal), en cuyo patio había aparcados dos automóviles: uno perteneciente al Sr. Delgado Mendes y otro a su esposa. Sobre las seis de la tarde, el Sr. Delgado Mendes y su esposa se apercibieron de que al volante del vehículo del primero había un hombre, al que no conocían, que había encendido el motor. El Sr. Delgado Mendes y su esposa se subieron inmediatamente al otro vehículo para perseguirlo.

14. El vehículo del Sr. Delgado Mendes se detuvo en una intersección. El Sr. Delgado Mendes también se detuvo, a unos 20 metros de donde se encontraba el vehículo de su propiedad, y salió del vehículo de su esposa para dirigirse hacia el suyo.

15. El conductor del vehículo del Sr. Delgado Mendes dio marcha atrás y chocó con el lado derecho del vehículo de la esposa de éste y con el propio Sr. Delgado Mendes, tirándolo al suelo. Avanzó y volvió a retroceder rápida y repentinamente, derribando al Sr. Delgado Mendes, que acababa de levantarse, y pasándole por encima, con el resultado de que éste fue arrastrado unos ocho metros por su propio vehículo.



16. El Sr. Delgado Mendes sufrió diversas fracturas y traumatismos como consecuencia directa del relatado accidente. Recibió atención médica hasta el 8 de febrero de 2011, estuvo 654 días de baja laboral y sufre numerosas secuelas.

17. Cuando se produjo el mencionado accidente, la responsabilidad civil por los daños causados a terceros por el vehículo del Sr. Delgado Mendes estaba asegurada por CA Seguros en virtud de una póliza de seguros en la que el Sr. Delgado Mendes figuraba como tomador del seguro y conductor habitual del vehículo. Dicha póliza de seguros recogía, entre otras, las siguientes estipulaciones contractuales:

- se considerará tercero a cualquier «persona que, como consecuencia de un siniestro cubierto por el contrato, sufra un daño reparable o indemnizable de conformidad con el Derecho civil o la presente póliza de seguros» [cláusula 1.e)];

- el «presente contrato tiene por objeto cumplir la obligación de asegurar la responsabilidad civil resultante de la circulación de vehículos automóviles establecida en el artículo 4 del Decreto-ley [n.º 291/2007]» (cláusula 2.1);- el «presente contrato garantizará, dentro de los límites y condiciones legalmente establecidas:

- a) la responsabilidad civil del tomador del seguro, propietario del vehículo [...], así como la de quienes lo posean o conduzcan legítimamente, por los daños corporales y materiales causados a terceros;

- b) la reparación adeudada por los autores de un hurto, robo o hurto de uso de vehículos automóviles o derivada de accidentes de circulación provocados dolosamente (cláusula 2.2);- el «presente contrato incluirá [...], por lo que respecta a los accidentes producidos en Portugal, la obligación de indemnizar que establece el Derecho civil [cláusula 4.1.a)];- quedarán «excluidos de la garantía obligatoria del seguro cualesquiera daños materiales causados [al] tomador de seguro» [cláusula 5.2.b)];

- En «los casos de robo [...] y de accidentes de circulación provocados dolosamente, el seguro no garantizará la satisfacción de las indemnizaciones adeudadas por los respectivos autores y cómplices al propietario [...]» (cláusula 5.5).

18. El Sr. Delgado Mendes ejercitó ante el Tribunal de Comarca de Santarém (Tribunal de Primera Instancia de Santarém, Portugal) una acción declarativa contra CA Seguros al objeto de que se condenase a ésta a abonarle 210 641 euros, en concepto de los daños patrimoniales y no patrimoniales sufridos, más los correspondientes intereses legales devengados a partir de la citación. CA Seguros pidió que se desestimara tal pretensión por varios motivos.

19. Dicho órgano jurisdiccional desestimó por infundada la pretensión del Sr. Delgado Mendes, en particular por cuanto, con arreglo al artículo 15, apartado 3, del Decreto-ley n.º 291/2007, el propietario del vehículo está excluido del conjunto de posibles beneficiarios del seguro suscrito.

20. El Sr. Delgado Mendes apeló esa sentencia ante el Tribunal da Relação de Évora (Audiencia de Évora, Portugal). En particular, considera que debe realizarse una interpretación restrictiva del mencionado artículo 15, apartado 3, en el sentido de que únicamente excluye la indemnización de los daños materiales sufridos por el propietario del vehículo. En efecto, estima que, con este texto, el legislador no pretendía excluir los accidentes como el que él sufrió. A su juicio, dado que el objetivo principal del contrato de seguro controvertido en el litigio principal es proteger a las víctimas de daños corporales, indemnizando a todos cuantos no sean el propio conductor, en el presente



caso debe considerársele un «tercero víctima» a efectos de la indemnización de los daños corporales que sufrió.

21. CA Seguros se opone a tal interpretación restrictiva, aduciendo, en particular, que es contraria al artículo 9 del Código Civil portugués, ya que el seguro en cuestión pretende asegurar la responsabilidad de «todo aquel que pueda ser civilmente responsable de la reparación de los daños causados a terceros por un vehículo terrestre automóvil». Pues bien, considera que no puede admitirse que la responsabilidad civil de la persona responsable del riesgo derivado de la circulación de un vehículo automóvil quede también protegida como si tuviera la condición de tercero.

22. El órgano jurisdiccional remitente señala que el objeto del recurso se limita a la determinación del nexo existente entre el hecho generador de la responsabilidad y la obligación de indemnizar a la víctima que de ella resulta, por un lado, y los límites y el ámbito de aplicación del contrato de seguro controvertido en el litigio principal, por otro lado.

23. El Tribunal da Relação de Évora (Audiencia de Évora) indica que considera evidentes tanto la responsabilidad del conductor del vehículo del Sr. Delgado Mendes, asegurado por CA Seguros, en la producción del accidente, como la obligación que incumbe a dicho conductor de reparar los daños que causó. Este órgano jurisdiccional precisa que, en virtud del contrato de seguro celebrado entre el Sr. Delgado Mendes y CA Seguros, en una situación ordinaria en la que la víctima fuera un tercero respecto de la relación de seguro existente entre el propietario del vehículo y su entidad aseguradora, CA Seguros sería claramente responsable de la reparación de los daños que resultan de la culpa exclusiva de dicho conductor.

24. Sin embargo, el referido órgano jurisdiccional estima que el litigio principal presenta dos particularidades, a saber, que el conductor del vehículo del Sr. Delgado Mendes provocó dolosamente el siniestro y que la víctima demandante es el tomador del seguro de dicho vehículo.

25. En cuanto a la primera de tales particularidades, el órgano jurisdiccional remitente precisa que la obligación que tiene el asegurador de indemnizar los daños derivados de los accidentes de circulación provocados dolosamente se encuentra consagrada, desde 2007, por una reiterada jurisprudencia del Supremo Tribunal de Justiça (Portugal).

26. Sin embargo, por lo que respecta a la segunda de las mencionadas particularidades, tanto el artículo 15, apartado 3, del Decreto-ley n.º 291/2007 como el contrato de seguro controvertido en el litigio principal disponen expresamente que en «en los casos de robo [...] y de accidentes de circulación provocados dolosamente, el seguro no garantizará la satisfacción de las indemnizaciones adeudadas por los respectivos autores y cómplices al propietario». Pues bien, ambos supuestos se dan en el presente caso. Además, el artículo 14, apartado 2, letra b), de dicho Decreto-ley excluye también «de la garantía del seguro cualesquiera daños materiales causados [...] al tomador del seguro».

27. El Tribunal da Relação de Évora (Audiencia de Évora) y CA Seguros consideran, por otra parte, que la interpretación del artículo 15, apartado 3, del Decreto-ley n.º 291/2007 que propone el Sr. Delgado Mendes no cumple las exigencias que a este respecto establece el artículo 9 del Código Civil portugués.

28. No obstante, el órgano jurisdiccional remitente tiene dudas en cuanto a la compatibilidad de los artículos 14, apartado 2, letra b), y 15, apartado 3, del Decreto-ley n.º 291/2007 (en lo sucesivo, «normativa controvertida») con el Derecho de la Unión. A





este respecto, señala que la Segunda Directiva sustituyó la relación entre el propietario y el asegurador, típica del contrato de seguro, por la relación entre el asegurador y el responsable del accidente, y que la Tercera Directiva confirmó que la relación determinante, en lo que respecta a cualquier disposición o cláusula contractual de exclusión del seguro, era la relación entre el asegurador y el conductor, y no la relación entre el asegurador y el propietario, enfoque éste que, a lo largo de 2008, reiteró el Supremo Tribunal de Justicia.

29. Además, el órgano jurisdiccional remitente considera que la exclusión de las personas contempladas por la normativa controvertida se define sobre la base de criterios generales y abstractos, lo que el Tribunal de Justicia ha declarado contrario a las Directivas en cuestión. Dicho órgano jurisdiccional se pregunta asimismo por la conformidad de tales exclusiones, que se basan únicamente en la condición de propietario del vehículo siniestrado, con el principio de igualdad de trato.

30. En estas circunstancias, el Tribunal da Relação de Évora (Audiencia de Évora) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la cuestión prejudicial siguiente:

«En el caso de un accidente de circulación del que han resultado daños corporales y materiales para un peatón que fue dolosamente atropellado con el vehículo automóvil del que era propietario, conducido por quien lo había hurtado, ¿se opone el Derecho [de la Unión], en particular [los artículos] 12, apartado 3, y 13, apartado 1, de la Directiva 2009/103/CE (LA LEY 17703/2009) [...] a que se excluya en el Derecho nacional la concesión de cualquier indemnización al peatón por ser el propietario del vehículo y el tomador del seguro?»

Sobre la cuestión prejudicial

31. Con carácter preliminar, debe señalarse, en primer lugar, que la Directiva 2009/103 (LA LEY 17703/2009) no es aplicable *ratione temporis* al litigio principal. En efecto, habida cuenta de la fecha en que se produjo el siniestro que da lugar a dicho litigio, los artículos aplicables a éste son, en concreto, el artículo 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y el artículo 1 bis de la Tercera Directiva.

32. Dicho esto, para proporcionar una respuesta útil a la cuestión planteada, deben tenerse en cuenta, además de las disposiciones que expresamente se mencionan en la cuestión prejudicial, el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva y el artículo 1, apartado 1, de la Segunda Directiva.

33. Por último, dado que el órgano jurisdiccional remitente ha precisado que la obligación que tiene el asegurador de indemnizar por los accidentes de circulación provocados dolosamente se encuentra consagrada desde 2007 por una reiterada jurisprudencia del Supremo Tribunal de Justicia, la cuestión planteada se refiere, en realidad, no a la cuestión de si las Directivas Primera, Segunda y Tercera obligan o no a que el seguro obligatorio cubra los daños causados como consecuencia de accidentes de circulación provocados dolosamente, sino específicamente a la compatibilidad con dichas Directivas de la exclusión de un peatón de tal cobertura exclusivamente por ser dicho peatón el tomador del seguro y el propietario del vehículo que causó tales daños.

34. Por tanto, debe considerarse que, mediante su cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta al Tribunal de Justicia, en esencia, si el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, los artículos 1, apartado 1, y 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y el artículo 1 bis de la Tercera Directiva deben interpretarse en el sentido de que se



oponen a una normativa nacional como la controvertida en el litigio principal que excluye de la cobertura y, por tanto, de la indemnización por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil resultante de la circulación de vehículos automóviles los daños corporales y materiales sufridos por un peatón víctima de un accidente de circulación exclusivamente por ser dicho peatón el tomador del seguro y el propietario del vehículo que causó tales daños.

35. A este respecto, en primer lugar, procede recordar que el objetivo de la normativa de la Unión en materia de seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles es 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 que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciban un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Unión en que haya ocurrido el accidente (sentencia de 1 de diciembre de 2011, Churchill Insurance Company Limited y Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, apartado 27).

36. Por consiguiente, la Primera Directiva, tal como fue precisada y completada por las Directivas Segunda y Tercera, obliga a los Estados miembros a garantizar que la responsabilidad civil derivada de la circulación de los vehículos automóviles 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 (véase la sentencia de 23 de octubre de 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, apartado 27 y jurisprudencia citada).

37. A este respecto, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que el objetivo de los artículos 3, apartado 1, de la Primera Directiva, 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y 1 de la Tercera Directiva consiste en garantizar que el seguro obligatorio de la responsabilidad civil resultante de la circulación de vehículos automóviles permita a todos los ocupantes víctimas de un accidente causado por un vehículo obtener una indemnización de los daños que hayan sufrido (sentencia de 1 de diciembre de 2011, Churchill Insurance Company Limited y Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, apartado 29).

38. En efecto, la evolución de la normativa de la Unión en materia de seguro obligatorio pone de manifiesto que ese objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por vehículos ha sido constantemente perseguido y reforzado por el legislador de la Unión (sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, apartado 52).

39. En particular, la Directiva 2005/14 (LA LEY 6059/2005) extendió, mediante la inserción del artículo 1 bis en la Tercera Directiva, la cobertura del seguro recogido en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva a los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de las vías públicas (véase, en este sentido, la sentencia de 4 de septiembre de 2014, Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, apartado 55).

40. Por consiguiente, habida cuenta de que el Sr. Delgado Mendes tiene la condición de peatón en el accidente de que se trata en el litigio principal, es preciso señalar que el artículo 1 bis de la Tercera Directiva obliga a que el seguro obligatorio de su vehículo cubra los daños corporales y materiales que sufrió como consecuencia del accidente, por los que un peatón tiene derecho a percibir una indemnización de conformidad con lo dispuesto en el Derecho civil nacional.



41. En lo que respecta, más concretamente, a la condición simultánea de víctima de un accidente de circulación, de tomador del seguro y de propietario del vehículo involucrado en el accidente, debe recordarse que el Tribunal de Justicia ya ha declarado que el objetivo de protección de las víctimas que persiguen las Directivas Primera, Segunda y Tercera exige que la situación jurídica del propietario del vehículo que se encuentre en éste como ocupante en el momento del accidente sea asimilada a la de cualquier otro ocupante víctima del accidente (véase la sentencia de 1 de diciembre de 2011, Churchill Insurance Company Limited y Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, apartado 30).

42. Asimismo, el Tribunal de Justicia ha declarado que ese objetivo se opone también a que una normativa nacional reduzca indebidamente el concepto de ocupante cubierto por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil resultante de la circulación de vehículos automóviles excluyendo de tal concepto a las personas transportadas en una parte de un vehículo no diseñada para su transporte ni equipada para ello (sentencia de 1 de diciembre de 2011, Churchill Insurance Company Limited y Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, apartado 30).

43. El Tribunal de Justicia ha deducido de ello que el mismo objetivo de protección de las víctimas exige igualmente que la situación jurídica de la persona que estuviera asegurada para conducir el vehículo, pero viajara en él como ocupante en el momento de producirse el accidente, sea asimilada a la de cualquier otro ocupante del vehículo que sea víctima del accidente y que, consecuentemente, el hecho de que una persona esté asegurada para conducir el vehículo que haya causado el accidente no permite excluirla del concepto de «tercero víctima», en el sentido del artículo 2, apartado 1, de la Segunda Directiva, por ser ocupante y no conductor del vehículo (sentencia de 1 de diciembre de 2011, Churchill Insurance Company Limited y Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, apartados 31 y 32).

44. Por analogía, debe considerarse que el hecho de que un peatón atropellado en un accidente de circulación sea el tomador del seguro y el propietario del vehículo que causó ese accidente no permite excluir a tal persona del concepto de «tercero víctima» en el sentido de los artículos 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y 1 bis de la Tercera Directiva.

45. En efecto, como señala el órgano jurisdiccional remitente y como alega acertadamente la Comisión, la circunstancia de que el propietario del vehículo accidentado y tomador del seguro no se encontrara dentro de dicho vehículo en el momento del accidente y de que fuera atropellado por éste como peatón no puede justificar un trato diferente, a la vista del mismo objetivo de protección perseguido por las Directivas Primera, Segunda y Tercera, como se menciona en el anterior apartado 41.

46. En segundo lugar, en cuanto a los derechos reconocidos al tercero víctima de un accidente, 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 de estos daños 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 (véase la sentencia de 23 de octubre de 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, apartado 28 y jurisprudencia citada).





47. 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 automóviles (sentencia de 23 de octubre de 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, apartado 29 y jurisprudencia citada).

48. Sin embargo, el Tribunal de Justicia ha precisado 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 automóviles no pueden privar a las Directivas Primera, Segunda y Tercera de su efecto útil (sentencia de 23 de octubre de 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, apartado 31 y jurisprudencia citada).

49. 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 de 23 de octubre de 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, apartado 32 y jurisprudencia citada).

50. Así, de la jurisprudencia se desprende que las mencionadas Directivas se oponen a una normativa nacional que permite denegar o limitar de manera desproporcionada el derecho del ocupante 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 (véase, en este sentido, la sentencia de 23 de octubre de 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, apartado 33 y jurisprudencia citada).

51. Pues bien, lo mismo puede decirse de una normativa nacional como la normativa controvertida que permite que se deniegue a un peatón el derecho a ser indemnizado por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil resultante de la circulación de vehículos automóviles exclusivamente por tener dicho peatón la condición de tomador del seguro y propietario del vehículo que le causó daños corporales y materiales.

52. En efecto, el Tribunal de Justicia ha declarado que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva se opone a que el asegurador de la responsabilidad civil resultante de la circulación de vehículos automóviles pueda invocar disposiciones legales o cláusulas contractuales para negarse a indemnizar a las víctimas de un accidente causado por un vehículo asegurado (véase la sentencia de 1 de diciembre de 2011, Churchill Insurance Company Limited y Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, apartado 33).

53. El Tribunal de Justicia ha declarado asimismo que el artículo 2, apartado 1, párrafo primero, de la Segunda Directiva no hace sino recordar esta obligación respecto de las disposiciones o las cláusulas de una póliza de seguro contemplada por dicho artículo que excluyan de la cobertura del seguro de la responsabilidad civil resultante de la circulación de vehículos automóviles los daños causados a terceros víctimas de un accidente, basándose en la utilización o la conducción del vehículo asegurado por



personas no autorizadas para conducirlo, por personas no titulares de un permiso de conducir o por personas que no cumplan las obligaciones legales de orden técnico referentes al estado y seguridad del vehículo (véase la sentencia de 1 de diciembre de 2011, Churchill Insurance Company Limited y Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, apartado 34).

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

55. Sin embargo, es evidente que en el litigio principal no nos encontramos ante este supuesto.

56. En estas circunstancias, es preciso señalar que la normativa controvertida vulnera la garantía, establecida por el Derecho de la Unión, de que la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, que ha de determinarse con arreglo al Derecho nacional aplicable, debe estar cubierta por un seguro conforme con las Directivas Primera, Segunda y Tercera.

57. De ello resulta que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva y los artículos 1, apartado 1, y 2, apartado 1, de la Segunda Directiva deben interpretarse en el sentido de que se oponen a que el asegurador de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles pueda ampararse en una normativa nacional como la normativa controvertida para denegar la indemnización al tercero víctima de un accidente causado por un vehículo asegurado por los daños corporales y materiales sufridos como consecuencia del accidente.

58. En tercer lugar, debe señalarse que tal conclusión no queda desmentida por la alegación de CA Seguros de que el sistema de responsabilidad civil se vería gravemente afectado si dicha responsabilidad pudiera generarse con respecto a la propia persona asegurada, que es lo que considera que implica la pretensión de indemnización formulada en el litigio principal.

59. A este respecto, debe subrayarse que el órgano jurisdiccional remitente ha precisado que, en esta fase del procedimiento, el objeto del recurso en el litigio principal se limita a la determinación del alcance de la cobertura por el contrato de seguro controvertido de una responsabilidad civil que es indubitada. En efecto, dicho órgano jurisdiccional ha dado por sentado que el conductor del vehículo asegurado es responsable de la reparación de los daños que causó y que, en virtud del contrato de seguro celebrado entre el Sr. Delgado Mendes y CA Seguros, si no fuera por la normativa controvertida, CA Seguros sería responsable de la reparación de los daños resultantes de la culpa exclusiva de ese conductor.

60. Por tanto, la alegación de CA Seguros no se ajusta a los hechos, ya que el órgano jurisdiccional remitente no ha declarado que se haya generado la responsabilidad del Sr. Delgado Mendes con respecto a sí mismo, sino que es más bien el conductor del



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE  
**ABOGADOS**  
ESPECIALIZADOS EN  
RESPONSABILIDAD  
CIVIL Y SEGURO

vehículo involucrado en el siniestro de que se trata en el litigio principal quien ha incurrido en responsabilidad frente al Sr. Delgado Mendes.

61. Habida cuenta del conjunto de consideraciones que preceden, debe responderse a la cuestión planteada que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, los artículos 1, apartado 1, y 2, apartado 1, de la Segunda Directiva y el artículo 1 bis de la Tercera Directiva deben interpretarse en el sentido de que se oponen a una normativa nacional como la controvertida en el litigio principal que excluye de la cobertura y, por tanto, de la indemnización por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles los daños corporales y materiales sufridos por un peatón víctima de un accidente de circulación exclusivamente por ser dicho peatón el tomador del seguro y el propietario del vehículo que causó tales daños.

### **COSTAS**

62. 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,

### **FALLO**

el Tribunal de Justicia (Sala Sexta) declara:

El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972 (LA LEY 586/1972), relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como sobre el control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, los artículos 1, apartado 1, y 2, apartado 1, de la Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983 (LA LEY 3282/1983), 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, en su versión modificada por la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005 (LA LEY 6059/2005), y el artículo 1 bis de la Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990 (LA LEY 3704/1990), 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, en su versión modificada por la Directiva 2005/14 (LA LEY 6059/2005), deben interpretarse en el sentido de que se oponen a una normativa nacional como la controvertida en el litigio principal que excluye de la cobertura y, por tanto, de la indemnización por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles los daños corporales y materiales sufridos por un peatón víctima de un accidente de circulación exclusivamente por ser dicho peatón el tomador del seguro y el propietario del vehículo que causó tales daños.