

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta)

de 12 de febrero de 2026 ([*](#))

« Procedimiento prejudicial — Seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles — Directiva 2009/103/CE — Artículo 12, apartado 1 — Obligación de cobertura por un seguro de responsabilidad civil de los daños corporales de todos los ocupantes, con excepción del conductor, derivados de la circulación de un vehículo — Alcance — Accidente de tráfico en el que está implicado un único vehículo — Daños sufridos por el conductor del vehículo como consecuencia de la intervención de un ocupante en la conducción del vehículo »

En el asunto C-490/24,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Hoge Raad der Nederlanden (Tribunal Supremo de los Países Bajos), mediante resolución de 5 de julio de 2024, recibida en el Tribunal de Justicia el 12 de julio de 2024, en el procedimiento entre

Stichting Koskea, actuando en condición de curador de ED,

y

Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV, que opera con el nombre comercial de Reaal Schadeverzekering NV,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Cuarta),

integrado por el Sr. I. Jarukaitis (Ponente), Presidente de Sala, el Sr. C. Lycourgos, Presidente de Sala, en funciones de Juez de la Sala Cuarta, los Sres. M. Condinanzi y N. Jääskinen, y la Sra. R. Frendo, Jueces;

Abogado General: Sr. A. Biondi;

Secretaria: Sra. A. Lamote, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 12 de junio de 2025;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV, que opera con el nombre comercial de Reaal Schadeverzekering NV, por los Sres. D. M. de Knijff y M. S. van der Keur, advocaten;
- en nombre del Gobierno neerlandés, por las Sras. M. K. Bulterman y A. Hanje, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. G. Goddin y A. Manzaneque Valverde y por el Sr. P. Vanden Heede, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 25 de septiembre de 2025;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO 2009, L 263, p. 11).
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre Stichting Koskea, fundación que actúa en condición de curador de ED, y Nationale Nederlanden Schadeverzekering Maatschappij NV (en lo sucesivo, «*Nationale Nederlanden*»), que opera con el nombre comercial de Reaal Schadeverzekering NV, en relación con el alcance de la cobertura que debe prestar el seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

- 3 A tenor de los considerandos 21 y 23 de la Directiva 2009/103:
 - «(21) Conviene conceder a los miembros de la familia del titular de la póliza, del conductor o de cualquier otra persona responsable una protección comparable a la de las otras terceras víctimas, en todo caso en lo que se refiere a los daños corporales sufridos por aquellos.
 - [...]
 - «(23) La inclusión en la cobertura de seguro de cualquier ocupante del vehículo es un importante logro de la legislación vigente. Este objetivo peligraría si en la legislación nacional o en alguna cláusula del contrato de un seguro se excluyera de la cobertura de seguro a los ocupantes cuando estos supieran o debieran haber sabido que el conductor del vehículo se encontraba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia tóxica en el momento del accidente. [...] La cobertura de estos ocupantes por el seguro obligatorio de vehículos automóviles no prejuzga ninguna responsabilidad en que pudieran haber incurrido en virtud de la legislación nacional vigente, ni el nivel de indemnización por daños en un accidente concreto.»
- 4 El artículo 1, punto 1, de esta Directiva define el «vehículo» como «todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados».
- 5 El artículo 3 de la citada Directiva, titulado «Obligación de asegurar los vehículos automóviles», dispone lo siguiente:

«Cada Estado miembro adoptará todas las medidas apropiadas, sin perjuicio de la aplicación del artículo 5, 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 las medidas contempladas en el párrafo primero.

[...]

El seguro contemplado en el párrafo primero cubrirá obligatoriamente los daños materiales y corporales.»
- 6 El artículo 5 de esa Directiva ofrece a los Estados miembros, bajo ciertas condiciones, la facultad de establecer excepciones a las disposiciones de su artículo 3 en lo que se refiere a ciertas personas físicas o jurídicas, públicas o privadas.
- 7 El artículo 12 de la Directiva 2009/103, bajo el epígrafe «Categorías especiales de víctimas», establece que:

«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.

2. Los miembros de la familia del titular de la póliza, del conductor o de cualquier otra persona cuya responsabilidad civil esté comprometida en el siniestro y cubierta por el seguro mencionado en el artículo 3, no podrán ser excluidos en razón de dicho vínculo de parentesco del beneficio del seguro de daños corporales por ellos sufridos.

3. El seguro mencionado en el artículo 3 cubrirá los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas, quienes, como consecuencia de un accidente en el que intervenga un vehículo automóvil, tendrán derecho a ser indemnizados de conformidad con el Derecho civil nacional.

El presente artículo se entenderá sin perjuicio de la responsabilidad civil [y] del importe de la indemnización.»

8 A tenor del artículo 13 de esta Directiva, titulado «Cláusulas de exclusión»:

«1. Cada Estado miembro tomará todas las medidas apropiadas para que sea reputada sin efecto en lo que se refiere al recurso de los terceros, víctimas de un siniestro, para la aplicación del artículo 3, toda disposición legal o cláusula contractual que esté contenida en una póliza de seguros librada de conformidad con el artículo 3, y que excluya del seguro la utilización o la conducción de vehículos por:

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

Sin embargo, la disposición o la cláusula mencionada en el párrafo primero, letra a), 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.

[...]

3. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que las disposiciones legales o cláusulas contractuales incluidas en una póliza de seguro que excluyan a un ocupante de la cobertura de seguro sobre la base de que este supiera o debiera haber sabido que el conductor del vehículo se encontraba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia tóxica en el momento del accidente sean consideradas sin efecto en relación con las declaraciones de siniestros de dicho ocupante.»

9 Como resulta de su artículo 29, la Directiva 2009/103 derogó y sustituyó a 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 del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO 1972, L 103, p. 1; EE 13/02, p. 113), a 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), a la Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, Tercera Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (DO 1990, L 129, p. 33), a la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles) (DO 2000, L 181, p. 65), y a la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y

90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (DO 2005, L 149, p. 14), en sus versiones modificadas por las Directivas mencionadas en el anexo I, parte A, de dicha Directiva 2009/103.

Derecho neerlandés

10 El artículo 4, apartado 1, de la Wet betreffende verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen (Ley del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en Materia de Vehículos de Motor), de 30 de mayo de 1963 (Stb. 1963, n.º 228), en su versión aplicable al litigio principal (en lo sucesivo, «WAM»), tiene el siguiente tenor:

«No será necesario que el seguro cubra la responsabilidad por los daños que sufra el conductor del vehículo causante del accidente.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

11 A finales de 2016, ED fue víctima de un accidente de tráfico cuando se encontraba al volante de un minibús perteneciente a un club de fútbol en el que ocupaban asiento un antiguo entrenador del club y dos de sus socios. Cuando el minibús circulaba a una velocidad de unos 70 km/h, el antiguo entrenador, que estaba sentado en la parte trasera derecha, tiró repentinamente del freno de mano del vehículo. El minibús derrapó y colisionó con varios pilares. ED y el socio del club que ocupaba el asiento del copiloto salieron despedidos. Este falleció como consecuencia de sus heridas. ED resultó gravemente herido y tiene, con carácter permanente, secuelas muy graves del accidente. El antiguo entrenador y el otro socio del club resultaron levemente heridos.

12 El club de fútbol propietario del minibús había suscrito un seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles con Reaal Schadeverzekering, que se fusionó posteriormente con Nationale Nederlanden. Dicho club también había suscrito un seguro por los daños de los ocupantes y del conductor con Nationale Nederlanden (en lo sucesivo, «seguro de daños»).

13 ED, representado por Stichting Koskea, que gestiona sus bienes y defiende sus intereses, solicitó a Nationale Nederlanden que cubriera sus propios daños derivados del accidente, sobre la base del citado seguro de daños. En enero de 2020, el abogado de esta compañía informó a ED de que no estaba cubierto sobre la base del referido seguro de daños, ya que el informe policial relativo a las circunstancias del accidente establece que se había puesto al volante del minibús después de haber consumido alcohol y encontrarse bajo sus efectos. Asimismo, dicho abogado indicó que tampoco estaba cubierto en virtud del seguro obligatorio de responsabilidad civil previsto por la WAM, el cual no cubre los daños que sufra el conductor.

14 Stichting Koskea, actuando en nombre y por cuenta de ED, interpuso ante el rechtbank Noord-Nederland (Tribunal de Primera Instancia de los Países Bajos Septentrionales, Países Bajos) un recurso que tenía por objeto que se declarase que Nationale Nederlanden estaba obligada, en virtud de la WAM, a indemnizar el daño presente y futuro del interesado. En apoyo de este recurso, la citada fundación alegó, en particular, que la exclusión de la cobertura del seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles de los daños que sufra el conductor del vehículo, prevista en el artículo 4, apartado 1, de la WAM, no se aplicaba en el caso de autos, dado que, aunque ED estuviera al volante del vehículo en el momento del accidente, ya no podía ser considerado su conductor, en el sentido de dicha disposición, puesto que, al tirar del freno de mano, el antiguo entrenador se había comportado como conductor.

15 Mediante sentencia de 22 de octubre de 2020, el mencionado tribunal estimó el recurso. Consideró, en esencia, que, a partir del momento en que el antiguo entrenador había tirado del freno de mano, ED ya no estaba en condiciones de conducir efectivamente el minibús y, en consecuencia, ya no podía ser considerado su conductor, en el sentido del artículo 4, apartado 1, de la WAM.

16 Nationale Nederlanden recurrió esta sentencia en apelación ante el Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden (Tribunal de Apelación de Arnhem-Leeuwarden, Países Bajos). Mediante sentencia de 13 de diciembre

de 2022, ese tribunal anuló la referida sentencia sobre la base de que, en esencia, ED no había perdido su condición de conductor por que el antiguo entrenador hubiera accionado el freno de mano. A este respecto, señaló que ED seguía siendo la persona que se había colocado detrás del volante, en el asiento del conductor, que había puesto en marcha el vehículo, que había determinado su velocidad y que había elegido la dirección de la marcha. Así pues, según ese tribunal, ED manejaba los mandos del vehículo y el hecho de que el antiguo entrenador hubiese tirado repentinamente del freno de mano y efectuado de este modo una acción de conducción no cambiaba en nada esa circunstancia.

- 17 Stichting Koskea interpuso recurso de casación ante el Hoge Raad der Nederlanden (Tribunal Supremo de los Países Bajos), que es el tribunal remitente. Ante él, sostiene que no puede considerarse que ED siguiera siendo el conductor del minibús después de que el antiguo entrenador hubiera accionado el freno de mano, puesto que esta acción le había privado de la posibilidad de conducir efectivamente el vehículo.
- 18 El tribunal remitente expone que, mediante el artículo 4, apartado 1, de la WAM, el legislador neerlandés transpuso el artículo 1, párrafo primero, de la Directiva 90/232, actualmente artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103, según el cual el seguro obligatorio de la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos debe cubrir la responsabilidad por daños corporales de todos los ocupantes, con excepción del conductor. Señala que, sin embargo, el concepto de «conductor» no se define ni en esta Directiva ni en las Directivas a las que sustituyó.
- 19 Dicho órgano jurisdiccional estima que, en su jurisprudencia en la materia, el Tribunal de Justicia siempre ha subrayado la importancia de la protección de los ocupantes que sean víctimas de accidentes de tráfico, así como el objetivo de garantizar que el seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles permita a todos los ocupantes que sean víctimas de un accidente de tráfico causado por un vehículo ser indemnizados por los daños que han sufrido. Sin embargo, sostiene que de esta jurisprudencia también se desprende que el artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103 distingue al conductor de los demás ocupantes.
- 20 A la vista de estos elementos, el tribunal remitente se pregunta si el artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que el seguro obligatorio de responsabilidad civil objeto de esta disposición debe cubrir los daños sufridos por el conductor inicial del vehículo de que se trate cuando un ocupante haya intervenido en la conducción de dicho vehículo y se haya producido un accidente como consecuencia de esa intervención. De ser así, considera que se plantea la cuestión de si el Derecho de la Unión impone requisitos concretos que deba tener en cuenta para determinar si, en las circunstancias del litigio principal, la persona que se encontraba al volante del vehículo en el momento del accidente perdió su condición de conductor y, en consecuencia, puede acogerse a la protección que se deriva de la Directiva 2009/103.
- 21 En estas condiciones, el Hoge Raad der Nederlanden (Tribunal Supremo de los Países Bajos) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
- «1) ¿Debe interpretarse el artículo 12, apartado 1, de la [Directiva 2009/103] en el sentido de que el seguro obligatorio de responsabilidad civil debe cubrir los daños y perjuicios del conductor (initial) en caso de que un ocupante intervenga en el control del vehículo y se produzca un accidente como consecuencia de esa intervención?
- 2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión prejudicial, ¿se derivan del Derecho de la Unión requisitos concretos que el juez nacional deba tener en cuenta para determinar si un conductor en el sentido del artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103 codificada ha perdido la condición de conductor en las circunstancias del caso y puede acogerse a la protección de los ocupantes en virtud de la norma general?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

- 22 Mediante su primera cuestión prejudicial, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si el artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que los daños sufridos por el conductor del único vehículo implicado en un accidente de tráfico no deben estar cubiertos por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles previsto en esa Directiva, ni siquiera cuando un ocupante haya intervenido en la conducción del vehículo y se haya producido el accidente como consecuencia de esa intervención.
- 23 De conformidad con reiterada jurisprudencia, para interpretar una disposición del Derecho de la Unión, hay que tener en cuenta no solo su tenor literal, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte (véanse las sentencias de 17 de noviembre de 1983, *Merck*, 292/82, EU:C:1983:335, apartado 12, y de 30 de octubre de 2025, *Killybegs Fishing Enterprises* y otros, C-546/24, EU:C:2025:844, apartado 16).
- 24 También según reiterada jurisprudencia, la determinación del significado y del alcance de los términos no definidos por el Derecho de la Unión y respecto de los cuales este no remite al Derecho de los Estados miembros debe realizarse de conformidad con su sentido habitual en el lenguaje corriente, teniendo en cuenta el contexto en el que se utilizan y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forman parte (véanse, en este sentido, las sentencias de 18 de octubre de 2011, *Brüstle*, C-34/10, EU:C:2011:669, apartados 25 y 31 y jurisprudencia citada, y de 5 de septiembre de 2024, *BIOR*, C-344/23, EU:C:2024:696, apartado 40).
- 25 En primer lugar, por lo que respecta al tenor del artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103, procede recordar que, según esta disposición, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1, párrafo segundo, de dicha Directiva, que establece una excepción irrelevante en el litigio principal, el seguro a que se hace referencia en el artículo 3 de la Directiva cubrirá la responsabilidad por daños corporales de «todos los ocupantes, con excepción del conductor», derivados de la circulación de un vehículo.
- 26 A tenor del artículo 3, párrafo primero, de la misma Directiva, sin perjuicio de la aplicación de su artículo 5, que establece excepciones a la obligación de asegurar los vehículos automóviles, que tampoco son pertinentes para el litigio principal, cada Estado miembro adoptará todas las medidas apropiadas para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio sea cubierta mediante un seguro.
- 27 Al igual que las Directivas a las que sustituyó, la Directiva 2009/103 no define el término «conductor» ni el término «ocupante» ni tampoco remite al Derecho de los Estados miembros para definir su alcance. Por lo que respecta al sentido habitual de esos términos en el lenguaje corriente, se debe indicar que el término «conductor» hace referencia a quien conduce o dirige alguna cosa o a alguien. En relación con un vehículo, este término se refiere a quien se encuentra al volante o a los mandos de aquel y lo dirige. Por su parte, el término «ocupante» hace referencia a quien es transportado a bordo de un vehículo y no lo dirige.
- 28 A la vista de estos elementos, del tenor del artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103 cabe deducir, primeramente, que en un vehículo puede haber varios «ocupantes, con excepción del conductor», pero, en principio, solo puede haber un conductor a la vez. Asimismo, sin perjuicio de casos específicos —en particular, la práctica de la conducción asistida, que tiene como objetivo obtener un permiso de conducir—, que pueden estar sujetos a normas particulares, el término «conductor» suele referirse a quien se encuentra a los mandos o al volante del vehículo y lo dirige, mientras que el término «ocupante» hace referencia a quien se coloca en otro lugar dentro del vehículo de que se trate y no lo dirige. Por último, esta disposición no establece que la responsabilidad por los daños sufridos por el «conductor» del vehículo deba estar cubierta por el seguro contemplado en el artículo 3 de dicha Directiva.
- 29 En segundo lugar, por lo que respecta al contexto en el que se inscribe el artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103, procede señalar, en primer término, que el concepto de «vehículo» se define en el artículo 1, punto 1, de esta Directiva como todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados.

Puesto que, con arreglo a esta Directiva, los vehículos deben estar, por tanto, accionados necesariamente por una fuerza mecánica (véase, en este sentido, la sentencia de 12 de octubre de 2023, KBC Verzekeringen, C-286/22, EU:C:2023:767, apartados 37, 38 y 40), con excepción de los vehículos autónomos, todo vehículo en circulación tiene, en principio, un conductor y un puesto de pilotaje y dicho conductor es la persona que, en el interior del vehículo y sentada al volante, acciona o está en condiciones de accionar la fuerza mecánica del vehículo para que circule.

En segundo término, si bien el párrafo cuarto del artículo 3 de la Directiva 2009/103 dispone que el seguro contemplado en el párrafo primero de dicho artículo cubrirá obligatoriamente los daños materiales y corporales, de una lectura conjunta de esta disposición y del artículo 12, apartado 1, de dicha Directiva se desprende que se trata, en particular, de los daños corporales de «todos los ocupantes, con excepción del conductor».

En tercer término, a tenor del artículo 12, apartado 2, de la referida Directiva, los miembros de la familia del titular de la póliza, del conductor o de cualquier otra persona cuya responsabilidad civil esté comprometida en el siniestro y cubierta por el seguro mencionado en el artículo 3 de esa Directiva, no podrán ser excluidos en razón de dicho vínculo de parentesco del beneficio del seguro de daños corporales por ellos sufridos. Además, según el artículo 12, apartado 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103, el seguro mencionado en su 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. Por otro lado, el artículo 13, apartado 3, de la citada Directiva precisa que los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que las disposiciones legales o cláusulas contractuales incluidas en una póliza de seguro que excluyan a un ocupante de la cobertura de seguro sobre la base de que este supiera o debiera haber sabido que el conductor del vehículo se encontraba bajo los efectos del alcohol o de otra sustancia tóxica en el momento del accidente sean consideradas sin efecto en relación con las declaraciones de siniestros de dicho ocupante.

Estas disposiciones, al igual que el artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103, distinguen al conductor del vehículo de las demás personas que pueden haber ocupado asiento en ese vehículo y de los demás usuarios de vías públicas que no se encuentran en el vehículo, pero que pueden verse afectados por un accidente de tráfico en el que esté implicado un vehículo. Así pues, las categorías de víctimas de un accidente se determinan básicamente por oposición al conductor del vehículo implicado en él.

En cuarto término, es preciso señalar que, de conformidad con el artículo 12, apartado 3, párrafo segundo, de dicha Directiva, el artículo 12 no prejuzga ni la responsabilidad civil ni el importe de la indemnización. Por tanto, el papel que los ocupantes del vehículo —como, en el caso de autos, el que tiró del freno de mano— pueden haber tenido en el desarrollo del accidente y, consecuentemente, en la producción de daños, de conformidad con el régimen de responsabilidad civil vigente en el Estado miembro en cuyo territorio se produjo el accidente, puede determinar cuál es la persona civilmente responsable del accidente e influir en el alcance de la indemnización. Sin embargo, estos últimos aspectos son distintos del ámbito personal de la cobertura del seguro obligatorio previsto en la Directiva 2009/103.

El Tribunal de Justicia ha declarado reiteradamente al respecto que la obligación de cobertura por el seguro de responsabilidad civil de los daños causados a terceros por la circulación de vehículos automóviles es distinta del alcance de la indemnización a estos últimos en virtud de la responsabilidad civil. En efecto, mientras que la primera está garantizada y definida por la normativa de la Unión, el segundo se rige, fundamentalmente, por el Derecho nacional (sentencias de 17 de marzo de 2011, Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, EU:C:2011:158, apartado 31, y de 12 de octubre de 2023, KBC Verzekeringen, C-286/22, EU:C:2023:767, apartado 23 y jurisprudencia citada).

Así pues, todos estos elementos textuales y contextuales indican que el artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que la intervención de un ocupante en la conducción de un vehículo, que provoca un accidente, no puede tener como consecuencia privar al conductor de ese vehículo de su condición de conductor, so pena de menoscabar tanto la distinción

fundamental entre conductor y tercero víctima, que caracteriza el sistema de seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles establecido por dicha Directiva, como la distinción entre la obligación de cobertura por dicho seguro y el alcance de la indemnización por daños en virtud de la responsabilidad civil relativa al accidente, que se rige por el Derecho nacional.

- 37 En tercer lugar, hay que indicar que esta interpretación se ve corroborada por los objetivos perseguidos por la Directiva 2009/103.
- 38 Por una parte, es cierto que la evolución de la normativa de la Unión en materia de seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles pone de manifiesto que el legislador de la Unión ha perseguido y reforzado de modo constante el objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por estos vehículos (sentencias de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, apartado 27 y jurisprudencia citada, y de 30 de abril de 2025, Nastolo, C-370/24, EU:C:2025:300, apartado 39).
- 39 No obstante, como ha señalado, en esencia, el Abogado General en el punto 40 de sus conclusiones, se menoscabaría este objetivo si, en función de circunstancias fácticas aleatorias, quien estuviera al volante de un vehículo pudiera perder su condición de conductor debido a la intervención de un ocupante en la conducción del vehículo. En efecto, dado que, como se ha declarado en los apartados 28 y 30 de la presente sentencia, con excepción de los vehículos autónomos, todo vehículo tiene, en principio, un conductor, el hecho de privar de su condición de conductor a quien está al volante del vehículo tendría como consecuencia que dicho ocupante asumiría entonces la condición de conductor, con lo que quedaría excluido de la protección que esta Directiva pretende conceder a los terceros víctimas, entre ellos los ocupantes.
- 40 Además, la inseguridad jurídica que resultaría de tal posibilidad es, en sí misma, incompatible con el citado objetivo.
- 41 Por otra parte, como ha puesto de manifiesto el Abogado General en el punto 38 de sus conclusiones, la evolución legislativa mencionada en el apartado 38 de la presente sentencia también ha estado marcada por la exclusión —constante y explícita desde la adopción de la Directiva 90/232— de la cobertura del seguro obligatorio de responsabilidad civil previsto por el Derecho de la Unión de los daños sufridos por el conductor, dado que esta normativa nunca ha admitido más distinción que la existente entre conductor, por un lado, y ocupante o tercero víctima, por otro lado (véase, en este sentido, la sentencia de 1 de diciembre de 2011, Churchill Insurance Company Limited y Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, apartados 27 a 31 y jurisprudencia citada).
- 42 Además, no hay nada en esta evolución legislativa que muestre que la intención del legislador de la Unión fuera armonizar la obligación de asegurar la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles más allá de la cobertura de los daños causados a terceros ni tal intención resulta tampoco de la Directiva 2009/103. El considerando 21 de esta indica asimismo que conviene conceder a los miembros de la familia del titular de la póliza, del conductor o de cualquier otra persona responsable una protección comparable a la «de las otras tercera víctimas», en todo caso en lo que se refiere a los daños corporales sufridos por aquellos. De manera similar, el considerando 23 de esta Directiva se refiere a la inclusión en la cobertura del seguro «de cualquier ocupante del vehículo», al tiempo que precisa, en esencia, que la ineficacia, en principio, de una normativa nacional o de una cláusula contractual que excluya, en determinadas circunstancias, la cobertura por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil en lo referido a los «recursos de los terceros víctimas», no prejuzga en modo alguno, en particular, la responsabilidad en que pudieran haber incurrido los ocupantes de que se trate en virtud de la normativa nacional aplicable.
- 43 Por consiguiente, la cuestión de la eventual obligación de cubrir mediante un seguro los daños sufridos por el conductor del único vehículo implicado en un accidente de tráfico sigue rigiéndose, en el estado actual del Derecho de la Unión, por los Derechos nacionales de los Estados miembros.
- 44 A la vista de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que los daños sufridos por el conductor del único vehículo implicado en un accidente de tráfico no deben estar

cubiertos por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles previsto en esa Directiva, ni siquiera cuando un ocupante haya intervenido en la conducción del vehículo y se haya producido el accidente como consecuencia de esa intervención.

Segunda cuestión prejudicial

- 45 Habida cuenta de la respuesta aportada a la primera cuestión prejudicial, no procede responder a la segunda.

Costas

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

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

El artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad,

debe interpretarse en el sentido de que

los daños sufridos por el conductor del único vehículo implicado en un accidente de tráfico no deben estar cubiertos por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles previsto en esa Directiva, ni siquiera cuando un ocupante haya intervenido en la conducción del vehículo y se haya producido el accidente como consecuencia de esa intervención.

Firmas

* Lengua de procedimiento: neerlandés.