

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL

SR. PAOLO MENGOZZI

presentadas el 6 de septiembre de 2011¹

1. En el Reino Unido, a diferencia de lo que sucede en la mayor parte de los demás Estados miembros de la Unión, es práctica habitual que la póliza de seguro de vehículos automóviles, a pesar de indicar los datos del vehículo asegurado, sea en realidad esencialmente una póliza *personal*, que cubre los daños provocados por el tomador de la póliza y eventualmente por otras personas que estén expresamente autorizadas en la misma para conducir el vehículo. En caso de accidente provocado por un conductor no autorizado, la compañía aseguradora debe indemnizar a las víctimas, tal como exige el Derecho de la Unión, pero puede dirigirse contra el asegurado que ha permitido conducir a la persona no autorizada.

no percibirá cantidad alguna de la compañía aseguradora, pues la cantidad que debería obtener como víctima se compensa con la que debería abonar a la compañía aseguradora por ser un asegurado «negligente». El órgano jurisdiccional nacional pregunta al Tribunal de Justicia si tal situación es conforme con el Derecho de la Unión.

I. Marco normativo

2. El presente procedimiento tiene su origen en ese peculiar sistema de seguros. En particular, lo que caracteriza a los dos asuntos de los que conoce el órgano jurisdiccional remitente es la coexistencia, en una misma persona, de la condición de víctima y de asegurado que ha permitido conducir a la persona no autorizada que ha provocado el accidente. Como víctima tiene, con carácter general, derecho a ser indemnizado. Como asegurado que ha permitido conducir a una persona no autorizada puede ser obligado, con arreglo al Derecho nacional, a reembolsar a la compañía de seguros la cantidad abonada a las víctimas. En concreto, ello supone que

A. Derecho de la Unión

3. Las cuestiones prejudiciales planteadas al Tribunal de Justicia se han formulado en relación con la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo,

1 — Lengua original: italiano.

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 (en lo sucesivo, «Directiva»).² Dicha Directiva no estaba aún en vigor en la fecha en la que se produjeron los hechos sobre los que el órgano jurisdiccional nacional debe pronunciarse. Sin embargo, se trata de una Directiva de consolidación que ha reunido en un único texto la normativa contenida en cuatro Directivas anteriores,³ sin modificar su sustancia. Por motivos prácticos, también me referiré al texto refundido, indicando en cada momento las correspondientes disposiciones de las normas anteriores.

4. Los considerandos tercero,⁴ decimocuarto⁵ y decimoquinto⁶ de la Directiva establecen literalmente lo siguiente:

«(3) Cada Estado miembro debe tomar todas las medidas útiles para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio esté cubierta por un seguro. Los daños cubiertos, así como las modalidades de dicho seguro, están determinados en el marco de dichas medidas.

[...]

(14) Es necesario prever que un organismo garantice que la víctima no se quede sin indemnización en el caso en que el vehículo que haya causado el siniestro no estuviera asegurado o no fuera identificado.

[...]

(15) Es interés de las víctimas que los efectos de determinadas cláusulas de exclusión estén limitados a las relaciones entre el asegurador y el responsable del

2 — DO L 263, p. 11.

3 — Se trata de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, Primera Directiva relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 103, p. 1; EE 13/02, p. 113); 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 L 8, p. 17; EE 13/15, p. 244); 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) y de 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 L 181, p. 65).

4 — Que corresponde al segundo considerando de la Directiva 84/5.

5 — Idéntico, en la parte reproducida, al sexto considerando de la Directiva 84/5.

6 — Prácticamente idéntico al séptimo considerando de la Directiva 84/5.

accidente. Sin embargo, en el caso de los vehículos robados u obtenidos por la fuerza, los Estados miembros pueden prever que el organismo citado intervenga para indemnizar a la víctima.»

5. El artículo 3 de la Directiva establece la obligación general de asegurar los vehículos a efectos de responsabilidad civil, tanto por los daños materiales como por los corporales.

6. El artículo 12, apartado 1,⁷ de la Directiva dispone:

«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.»

7. El artículo 12, apartado 3, segundo párrafo,⁸ establece que «el presente artículo se entenderá sin perjuicio de la responsabilidad civil, ni del importe de la indemnización».

8. El artículo 13, apartado 1, de la misma Directiva⁹ dispone:

«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;

[...]

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.

[...]»

9. El artículo 10¹⁰ de la Directiva hace referencia a aquellas situaciones en las que el vehículo que ha causado daños carece de seguro o no puede ser identificado. La Directiva establece que los Estados miembros deben crear o autorizar un organismo que tendrá por misión indemnizar a las víctimas de los

7 — Que corresponde al artículo 1, apartado 1, de la Directiva 90/232.

8 — Que se corresponde con el artículo 1 *bis*, párrafo segundo, de la Directiva 90/232.

9 — Que se corresponde, en la parte citada, con el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 84/5.

10 — Que corresponde al artículo 1, apartados 4 a 7, de la Directiva 84/5.

accidentes en tales supuestos. En su apartado 2, párrafo segundo, dicho artículo dispone:

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

B. *Derecho nacional*

10. La normativa nacional pertinente en el presente asunto es la Road Traffic Act 1988 (Ley de Circulación por Carretera; en lo sucesivo, «RTA»). En particular, el artículo 151, apartado 8, de dicha Ley establece que, cuando un asegurador haya debido pagar una cantidad como consecuencia de la responsabilidad contraída por una persona no asegurada por una póliza, dicho asegurador tendrá derecho a recuperar tal cantidad del asegurado que haya suscitado o permitido el uso del vehículo que provocó el daño.

II. Hechos y cuestiones prejudiciales

11. El procedimiento pendiente ante el órgano jurisdiccional remitente surge de la acumulación de los recursos presentados en dos

litigios distintos, resueltos en primera instancia por órganos jurisdiccionales distintos y con resultados opuestos.

12. Ambos asuntos son en parte distintos pero comparten los elementos esenciales desde el punto de vista jurídico. En ambos casos, el asegurado permitió que condujera el vehículo —una motocicleta en un caso y un automóvil en otro— una persona no mencionada en la póliza de seguro como persona autorizada para conducirlo y que además carecía de seguro propio. En ambos casos se produjo un accidente en el que la persona asegurada, que viajaba como pasajero, sufrió daños corporales.

13. Las compañías aseguradoras interesadas se han negado, en ambos casos, a indemnizar a las dos víctimas sobre la base de la facultad, reconocida en el artículo 151, apartado 8, de la RTA, de obtener del asegurado el reembolso de las cantidades abonadas por los daños producidos por una persona no autorizada a la que el asegurado permitió conducir el vehículo. Según las compañías aseguradoras, en asuntos tales como los sometidos al órgano jurisdiccional nacional, la obligación de indemnizar a las víctimas y la facultad de dirigirse contra el asegurado se anulan mutuamente, dado que la víctima y la persona a la que se puede exigir el reembolso son la misma persona.

14. En estas circunstancias, el órgano jurisdiccional remitente, al apreciar un posible problema de compatibilidad con el Derecho de la Unión, suspendió el procedimiento y planteó al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Deben interpretarse los artículos 12, apartado 1, y 13, apartado 1, de la Directiva [2009/103/CE] en el sentido de que se oponen a disposiciones de Derecho nacional cuya aplicación, en tanto normas nacionales pertinentes, determina que quede excluido de las prestaciones del seguro una víctima de un accidente de tráfico cuando concurren todas y cada una de las siguientes circunstancias:

- a) el accidente sea provocado por un conductor no asegurado;
- b) la víctima haya autorizado al conductor no asegurado a conducir el vehículo;
- c) la víctima era un pasajero del vehículo en el momento de producirse el accidente;
- d) la víctima estaba asegurada para conducir el vehículo en cuestión?

En particular:

- i) ¿Debe calificarse dicha disposición de Derecho nacional como una disposición que “excluye del seguro” en el sentido del artículo 13, apartado 1, de la Directiva [2009/103/CE]?
- ii) En circunstancias como las que concurren en el presente asunto, ¿el permiso que el [asegurado]¹¹ da a la persona no asegurada debe considerarse una “autorización expresa o implícita” en el sentido del artículo 13, apartado 1, letra a), de la Directiva [2009/103/CE]?
- iii) ¿Afecta a la respuesta a esta cuestión el hecho de que, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 10 de la Directiva [2009/103/CE], los organismos nacionales que tienen por misión indemnizar los daños causados por vehículos no identificados o no asegurados puedan denegar el pago de la indemnización a las personas que ocuparan asiento por propia voluntad en el vehículo que haya causado el daño o las lesiones cuando el organismo pueda probar que dichas personas sabían

¹¹ — En la cuestión se hace referencia al “asegurador”. Sin embargo, parece que se trata de una errata.

que el vehículo no estaba asegurado?

2) ¿La respuesta a la primera cuestión depende de si el permiso de que se trata

- a) había sido dado sabiendo efectivamente que el conductor en cuestión no estaba asegurado, o
- b) había sido dado en la creencia de que el conductor estaba asegurado, o
- c) había sido dado por la persona asegurada sin plantearse si el conductor estaba o no asegurado?»

víctimas. Como se ha visto al examinar las normas aplicables, el Derecho de la Unión se entiende sin perjuicio de las normas nacionales de los Estados miembros relativas a la responsabilidad civil y la determinación de los daños.

16. Con carácter general, el análisis de las consecuencias jurídicas de todo hecho dañoso vinculado a la circulación de vehículos automóviles debe articularse en dos fases. En la primera fase procede comprobar la existencia de una responsabilidad civil. Cuando exista responsabilidad civil, es preciso abordar la segunda fase del análisis, que se refiere a la intervención de las compañías de seguros. El Derecho de la Unión se ocupa únicamente de esta segunda fase, con carácter general y sin perjuicio de la obligación de garantizar el efecto útil de la Directiva.¹² Por otra parte, hay que señalar que la distinción entre ambas fases puede presentar, en concreto, algunas dificultades y no cabe excluir que, en el futuro, el Tribunal de Justicia tenga que facilitar aclaraciones adicionales al respecto.

III. Sobre la primera cuestión prejudicial

A. *Observaciones preliminares*

15. Procede señalar que, en el presente asunto, no se discute la existencia de una responsabilidad civil por los daños provocados a las

17. Las cuestiones planteadas por el órgano jurisdiccional nacional en este procedimiento, tal como pone de manifiesto su tenor, atañen precisamente a la segunda fase mencionada. El problema que hay que resolver no se refiere a la existencia de una responsabilidad civil, sino a la existencia y los límites de una

12 — Véanse dos asuntos recientes en los que el Tribunal de Justicia ha establecido la no siempre fácil distinción entre las normas de la Unión sobre cobertura del seguro y las nacionales sobre responsabilidad civil, sentencias de 17 de marzo de 2011, Carvalho Ferreira Santos (C-484/09, Rec. p. I-1821) y de 9 de junio de 2011, Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio (C-409/09, Rec. p. I-4955).

obligación de pago en concepto de indemnización por parte de las compañías de seguros. No existen, por tanto, dudas sobre el hecho de que la solución de estas cuestiones debe hallarse en la interpretación de las normas de la Directiva, en cuyo ámbito de aplicación está comprendido el asunto controvertido.

y víctima coinciden, la falta de pago es, según las compañías de seguros, una mera consecuencia de la compensación instantánea entre la cantidad que ha de abonarse a la víctima y la cantidad que puede recuperarse del asegurado «negligente».¹³

B. Sobre la cuestión prejudicial

18. Mediante su primera cuestión el órgano jurisdiccional remitente interroga al Tribunal de Justicia, en esencia, sobre la compatibilidad con el Derecho de la Unión de unas normas nacionales que permiten que una compañía de seguros no indemnice a una víctima cuando concurran todas y cada una de las siguientes condiciones: a) el accidente haya sido provocado por un vehículo conducido por una persona no cubierta por un seguro; b) la víctima sea el asegurado; c) el asegurado haya permitido que la persona no asegurada condujera el vehículo.

19. Procede señalar, en primer lugar, que las compañías de seguros interesadas exponen la situación en términos distintos que el órgano jurisdiccional remitente. En efecto, insisten en que en el presente caso no se trata de una negativa a pagar o a reconocer una cobertura de seguro: simplemente, la legislación nacional autoriza a las compañías aseguradoras, en las circunstancias concretas del caso, a dirigirse contra el asegurado para obtener el reembolso de lo abonado a las víctimas del accidente. Dado que en este caso asegurado

20. En cambio, según el órgano jurisdiccional remitente, tal distinción resulta artificial y la legislación nacional debe interpretarse en el sentido de que tiene como consecuencia – simplemente – la falta de pago de una indemnización a la víctima del accidente por parte de la compañía de seguros.

21. La interpretación del Derecho nacional compete al órgano jurisdiccional remitente, pero, sin perjuicio de ello y en mi opinión, la respuesta a las preguntas en el presente asunto no varía significativamente según se adopte uno u otro de los planteamientos descritos. En todo caso, el Derecho de la Unión se opone a que, en circunstancias como las sometidas a la consideración del órgano jurisdiccional remitente, la compañía de seguros pueda denegar a la víctima de un accidente toda

13 — Con carácter accesorio procede señalar que mediante esa exposición de los hechos, las compañías de seguros admiten implícitamente que no se trata de una cuestión sobre la responsabilidad civil, sino de un problema de cobertura aseguradora. Si no hubiese responsabilidad civil, las compañías de seguros podrían simplemente negarse al pago por ese motivo.

indemnización por los daños sufridos. Intentaré explicar a continuación los motivos.

22. Como he recordado antes, la legislación de la Unión en materia de responsabilidad civil por la circulación de vehículos automóviles no tiene por objeto armonizar las normas sobre responsabilidad civil de los Estados miembros. Tiene un objetivo más limitado, si bien doble, pues pretende garantizar, por un lado, la libre circulación de vehículos y de sus ocupantes y, por otro lado, un trato comparable para las víctimas de accidentes, al margen del lugar en el que éstos se produzcan.¹⁴ En otras palabras, la Directiva, si bien concede al legislador nacional, como se ha visto, un margen de discrecionalidad para establecer las normas sobre responsabilidad civil, exige al mismo tiempo que a las víctimas de accidentes se les garantice, si no un trato igual en todos los Estados miembros (lo cual habría exigido también la armonización del régimen de responsabilidad civil, que el legislador ha preferido, por el contrario, evitar), al menos un nivel «comparable» en todo el territorio de la Unión. No queda del todo claro si este principio de la Directiva puede surtir efectos sobre el margen de discrecionalidad reconocido a los Estados en materia de

responsabilidad civil: en todo caso, como he señalado anteriormente, la cuestión de la responsabilidad civil queda fuera de los límites de este litigio.

23. En el presente asunto, los hechos que dieron lugar al litigio están claramente comprendidos en los supuestos previstos en el artículo 13, apartado 1, letra a), de la Directiva. Las compañías de seguros intentan excluir su obligación de pago amparándose en unas disposiciones legales/cláusulas contractuales basadas en el hecho de que la persona que conducía no estaba autorizada para ello. Según la norma que acaba de citarse, tales disposiciones y cláusulas resultan incompatibles con el Derecho de la Unión.¹⁵ A efectos de la indemnización del daño, el propietario/asegurado que no conducía el vehículo es a todos los efectos un «tercero» protegido por dicha disposición. En caso de accidente, en efecto, deben considerarse «terceros» todas las personas distintas del conductor que ha causado el accidente.¹⁶ Retomando los términos empleados por el Abogado General Geelhoed, en esa situación «la relación jurídica entre el tomador del seguro y el asegurador se transmite al causante del daño».¹⁷

24. El examen de la jurisprudencia confirma y reafirma lo señalado.

14 — Sentencias de 28 de marzo de 1996, Ruiz Bernáldez (C-129/94, Rec. p. I-1829), apartados 13 y 14; de 14 de septiembre de 2000, Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira (C-348/98, Rec. p. I-6711), apartados 23 y 24, y de 30 de junio de 2005, Candolin y otros (C-537/03, Rec. p. I-5745), apartado 17.

15 — Véanse, a este respecto, los puntos 42 y siguientes de las presentes conclusiones.

16 — Véase la sentencia Candolin y otros, citada en la nota 14, apartado 33.

17 — Conclusiones presentadas el 10 de marzo de 2005 en el asunto Candolin y otros, citado en la nota 14, punto 54.

25. En efecto, el órgano jurisdiccional remitente observa acertadamente que los hechos examinados en el presente asunto presentan rasgos de similitud significativos con los del asunto *Candolin* y otros, que el Tribunal de Justicia resolvió en 2005.¹⁸ En dicho asunto, la normativa nacional finlandesa permitía denegar o limitar la indemnización de las aseguradoras a las víctimas de un accidente cuando éstas hubieran sido corresponsables de la producción del daño; en particular, en el asunto *Candolin* y otros, la cuestión afectaba a algunas personas, entre ellas el propietario del vehículo, que habían subido al mismo aun a sabiendas de que quien conducía se encontraba en estado de embriaguez.

26. En esa ocasión, el Tribunal de Justicia declaró que una legislación nacional de esas características no puede considerarse compatible con el Derecho de la Unión, puesto que la normativa de la Unión aplicable exige con carácter general la indemnización de las víctimas por parte de las aseguradoras y establece de forma explícita algunas excepciones a dicha obligación, que deben interpretarse de forma restrictiva.¹⁹ En consecuencia, el Tribunal de Justicia ha declarado que todas las situaciones que no estén comprendidas en las excepciones previstas en la Directiva deben llevar aparejada la indemnización de los daños sufridos por las víctimas del accidente.

27. En este contexto, carece de pertinencia que entre las víctimas se encuentre el propietario del vehículo, que viajaba como ocupante. La única persona a la que la Directiva no reconoce, en principio, el derecho a una indemnización por parte de la aseguradora es al conductor, mientras que todos los ocupantes deben estar cubiertos.²⁰ En consecuencia, la enseñanza derivada de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia es que, a menos que concorra una de las excepciones previstas en la Directiva, las víctimas de un accidente *siempre* tienen derecho a ser indemnizadas por la compañía aseguradora. Dado que en el presente asunto no se discute que no concurre una excepción expresamente estipulada en la Directiva, la aplicación de la jurisprudencia *Candolin* y otros lleva a confirmar que los dos asegurados que han permitido conducir su vehículo a personas no autorizadas tienen, no obstante, derecho a ser indemnizados por los daños sufridos.

28. Cabría objetar que en la sentencia *Candolin* y otros el Tribunal de Justicia no señaló quién era el tomador de la póliza de seguros, circunstancia fáctica que, por el contrario, resulta crucial en el presente asunto. Sin embargo, procede señalar que este aspecto no parece pertinente en la práctica, pues el Tribunal de Justicia ha declarado expresamente que la *única distinción admitida en la Directiva*, cuando no concurre una de las

18 — Sentencia citada en la nota 14.

19 — Sentencia *Candolin* y otros, citada en la nota 14, apartado 21.

20 — Sentencia *Candolin* y otros, citada en la nota 14, apartados 31 a 33.

circunstancias excepcionales previstas en la misma que permiten excluir la cobertura, *es la existente entre el conductor y los ocupantes*, y que, en consecuencia, las personas distintas del conductor son, a efectos de la Directiva, «terceros» con derecho a una indemnización. En cualquier caso, no consta que los hechos en que se basó la sentencia Candolin y otros se distingan del modelo clásico en el que el propietario del vehículo es también el tomador de la póliza de seguro.²¹ Por otra parte no debe olvidarse que, como se ha visto, en la mayor parte de los Estados miembros, la póliza de seguro se limita a cubrir un vehículo, sin indicar quién está autorizado a conducirlo.

mejor dicho, en realidad para justificar sus dudas sobre su corrección— consiste en la disparidad de trato que, aceptando la interpretación facilitada por el Tribunal de Justicia, se produciría entre los ocupantes implicados en un accidente en unas circunstancias como las del presente asunto, por un lado, y los ocupantes que han subido conscientemente a un vehículo no asegurado, por otro lado. En efecto, mientras que en el presente asunto, aplicando la jurisprudencia Candolin y otros, debería reconocerse una indemnización al asegurado que ha permitido que una persona no autorizada conduzca su vehículo, en el supuesto de personas que suben a un vehículo sin seguro siendo conscientes de ello, el artículo 10, apartado 2, de la Directiva permite denegarles la indemnización.

29. Aun reconociendo la pertinencia de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia que acabo de citar, el órgano jurisdiccional remitente sigue albergando ciertas dudas al respecto, que le han llevado a plantear sus dos cuestiones prejudiciales. Sin embargo, considero que tales dudas carecen de fundamento y que la jurisprudencia derivada de la sentencia Candolin y otros constituye también un punto de referencia en el presente asunto.

30. El principal argumento esgrimido por el órgano jurisdiccional remitente para poner en duda la aplicabilidad de la jurisprudencia derivada de la sentencia Candolin y otros —o,

31. Acerca de esta presunta disparidad de trato, considero que procede realizar dos observaciones. En primer lugar, según ha señalado también la Comisión por ejemplo, la situación del vehículo asegurado y la del vehículo no asegurado no son comparables. Para el vehículo no asegurado la Directiva establece la intervención obligatoria de organismos designados por los Estados miembros, a fin de garantizar en todo caso un cierto nivel de cobertura de las víctimas. Por tanto, el régimen aplicable a los vehículos no asegurados puede calificarse legítimamente de excepcional, y en consecuencia diferir de la normativa aplicable a los vehículos debidamente asegurados.

21 — El Abogado General Geelhoed, en sus conclusiones presentadas en dicho asunto, citadas en la nota 17, partió claramente de ese presupuesto (véase el punto 54 de sus conclusiones).

32. En segundo lugar, parece en general discutible, desde un punto de vista interpretativo, proponer superar una disparidad de trato reduciendo el nivel de protección que se reconoce en la situación «privilegiada», para hacerlo equivalente al que se reconoce en la situación «discriminada». Por lo general sucede lo contrario, y el intérprete tenderá si acaso, cuando sea posible, a reconocer también en la situación menos protegida un trato análogo al que se dispensa en la situación en la que la protección es mayor.

33. En consecuencia, aceptando el planteamiento propuesto por el órgano jurisdiccional remitente, según el cual el Derecho nacional aplicable al caso de autos dispone que, en supuestos como este, el asegurador no está obligado a indemnizar a las víctimas, la normativa y la jurisprudencia del Tribunal de Justicia muestran de forma directa y clara que el Derecho de la Unión se opone a tal normativa nacional.

34. Por otro lado, como ya he señalado *supra*, esta apreciación no cambiaría ni siquiera en el caso de que se adoptase el planteamiento rechazado por el órgano jurisdiccional nacional, pero defendido por las compañías aseguradoras, según el cual no se trata de una negativa a indemnizar, sino únicamente de una compensación entre una indemnización y un reembolso frente al asegurado «negligente».

35. En efecto, procede recordar que, según la jurisprudencia, aunque el Derecho de la Unión permite, con carácter general, que el Derecho nacional autorice al asegurador a dirigirse contra el asegurado en ciertos supuestos,²² las normas de los Estados miembros no pueden privar de su efecto útil a la Directiva,²³ que se basa en el principio fundamental de que los aseguradores deben indemnizar en todo caso a las víctimas distintas del conductor.²⁴

36. Como la Directiva no armoniza los regímenes nacionales de responsabilidad civil, está claro que las circunstancias de hecho de cada accidente pueden tenerse en cuenta, por ejemplo, para determinar el importe de la indemnización. En todo caso, la eventual reducción de la indemnización, además de resultar excepcional, debe apreciarse caso por caso y no puede determinarse con arreglo a criterios generales y abstractos.²⁵ En casos extremos, como ha señalado la Comisión en la vista, podría llegarse incluso a una reducción de la indemnización igual a su importe y, en consecuencia, a un pago igual a cero. Sin embargo, a esta conclusión debe llegarse en virtud de una apreciación de todas las circunstancias del caso y, desde luego, el mero

22 — Sentencia Ruiz Bernáldez, citada en la nota 14, apartado 23.

23 — Sentencia Candolin y otros, citada en la nota 14, apartado 28. Véanse, asimismo, las sentencias de 19 de abril de 2007, Farrell (C-356/05, Rec. p. I-3067), apartado 34, y Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, citada en la nota 12, apartado 28.

24 — Sentencia Ruiz Bernáldez, citada en la nota 14, apartado 18.

25 — Sentencias Candolin y otros, citada en la nota 14, apartados 29 y 30, y Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, citada en la nota 12, apartado 29.

hecho de haber permitido que una persona no autorizada condujera no es suficiente para excluir la indemnización. Procede recordar asimismo que, según el Tribunal de Justicia, la corresponsabilidad del ocupante en la producción del daño no puede permitir una reducción excesiva de la indemnización.²⁶

37. En otras palabras, las enseñanzas de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia en la materia llevan necesariamente a afirmar que lo dispuesto en el artículo 12, apartado 1, de la Directiva, puesto en relación con el artículo 13, apartado 1, de la misma, implica que, en el caso de que una misma persona sea al mismo tiempo víctima y asegurado negligente, la primera condición –la de víctima– debe prevalecer sobre la segunda. A menos que concurra alguno de los supuestos para los que la Directiva establece expresamente la posibilidad de denegar el pago, las víctimas de un accidente deben ser indemnizadas.

38. Es innegable que esa interpretación de la legislación de la Unión, que es la única compatible con la normativa y la jurisprudencia, adolece de ciertas incoherencias. En particular, debe reconocerse que, aunque el asegurador no pueda dirigirse contra un asegurado negligente para recuperar las sumas que le haya pagado en su condición de víctima, podrá en cambio hacerlo para obtener

el reembolso de las cantidades eventualmente abonadas a *otras* víctimas del mismo accidente. Sin embargo, tal situación no me parece incompatible con el espíritu de la Directiva, en particular a la luz de la voluntad de proteger a las víctimas.

C. Sobre la discrecionalidad de los Estados miembros en materia de responsabilidad civil

39. Por otra parte, procede señalar que no se oponen a la solución que he propuesto las recientes sentencias del Tribunal de Justicia²⁷ en las que se reconoce la compatibilidad con la Directiva de la normativa portuguesa en materia de responsabilidad civil derivada de la conducción de vehículos. En ciertos casos, el régimen portugués de responsabilidad civil permite excluir cualquier tipo de indemnización a las víctimas de accidentes de tráfico. Así puede ocurrir, en particular, cuando no exista ningún tipo de culpa por parte de los conductores de los vehículos.

40. Como el Tribunal de Justicia ha señalado en las citadas sentencias,²⁸ en esos asuntos se

26 — Sentencia Candolin y otros, citada en la nota 14, apartado 29.

27 — Me refiero a las sentencias Carvalho Ferreira Santos y Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, ambas citadas en la nota 12.

28 — Sentencias Carvalho Ferreira Santos, citada en la nota 12, apartado 39, y Ambrósio Lavrador y Olival Ferreira Bonifácio, citada en la nota 12, apartado 34.

discutía sobre la propia existencia de la responsabilidad civil derivada de los accidentes. La problemática estaba comprendida en un ámbito que aún está sometido, en principio, a la discrecionalidad de los Estados miembros. En el presente asunto, por el contrario, como se ha observado, se parte del presupuesto de que existe responsabilidad, y las cuestiones prejudiciales atañen únicamente a la intervención de la aseguradora. No nos encontramos, pues, en el ámbito de una cuestión de responsabilidad civil, sino en el ámbito, contemplado en la Directiva, de la regulación del papel de las aseguradoras.

41. Procede señalar asimismo que, en las sentencias citadas, la exclusión de la responsabilidad civil fue el resultado de una apreciación realizada caso por caso por parte de los jueces nacionales. Por el contrario, en los hechos que dieron lugar al presente asunto, el Derecho nacional permite que las aseguradoras denieguen con carácter general el pago en todos los casos en los que se haya permitido conducir a una persona no autorizada en la póliza. Una exclusión generalizada de esta índole parece por tanto contraria, como se ha visto, a la obligación de apreciación caso por caso establecida en la jurisprudencia.²⁹

D. Sobre la «autorización» mencionada en el artículo 13, apartado 1, de la Directiva

42. Antes de finalizar el examen de la primera cuestión prejudicial, el último aspecto

que hay que abordar rápidamente es la alegación, formulada por las compañías aseguradoras y por el Gobierno del Reino Unido en sus observaciones escritas, según la cual la «autorización» a que se hace referencia en el artículo 13, apartado 1, de la Directiva no es la autorización del asegurador sino la del asegurado. En consecuencia, las cláusulas de las pólizas de seguros privadas de efecto en virtud del artículo 13 son las que excluyen la cobertura en el caso de que el conductor sea una persona no autorizada por el propietario. Por el contrario, siguen siendo aplicables las cláusulas que excluyen la cobertura en caso de que el conductor sea una persona no autorizada por el asegurador, como sucede en el presente asunto.

43. Este razonamiento es, en mi opinión, inaceptable.

44. En primer lugar, como se ha observado acertadamente, la conducción sin autorización del propietario constituye, por lo general, un hurto y, en tal materia, la Directiva establece normas específicas, contenidas en el propio artículo 13. En particular, en caso de vehículos robados, los Estados pueden establecer que quien indemnizará a las víctimas en lugar del asegurador será el organismo nacional establecido con arreglo al artículo 10 para indemnizar los daños provocados por vehículos no identificados o no

²⁹ — Véase el punto 36 de las presentes conclusiones.

asegurados. La existencia de tales normas específicas sobre el hurto lleva a considerar que, si el legislador hubiera pensado únicamente en ese supuesto al redactar la letra a) del artículo 13, apartado 1, lo habría indicado con más claridad.

45. En mi opinión, en el marco de una interpretación teleológica de la Directiva, a la luz del objetivo de la protección de las víctimas, la norma que impone la inaplicabilidad de las cláusulas contractuales que excluyen la cobertura de seguro en caso de falta de «autorización» ha de interpretarse en sentido amplio, como referida a todas las situaciones en las que la persona que conducía el vehículo no podía hacerlo, porque no estaba autorizada por la compañía de seguros o por el propietario del vehículo o por el asegurado. En todos estos casos, la cobertura de seguro debe quedar en todo caso garantizada con el fin de proteger a las víctimas, y el asegurador no puede exonerarse, en principio, de la obligación de pago.

46. No desvirtúa esta interpretación la precisión de que la autorización de que se trata puede ser «explícita o implícita». En contra de lo que sostiene el Gobierno del Reino Unido, también puede ser implícita una autorización concedida por un asegurador, y no sólo la de un asegurado. En efecto, procede recordar que en la mayor parte de los Estados miembros, como se ha señalado, el seguro

cubre simplemente un vehículo, sin indicar quiénes son los conductores autorizados: en tal caso estamos ante una autorización «implícita» del asegurador a todos los potenciales conductores del vehículo.

47. Por otra parte procede señalar que, como ha manifestado la Comisión en la vista, las cláusulas a las que hacen referencia las letras a) a c) del artículo 13, apartado 1, de la Directiva, parecen tener carácter de ejemplos y no un carácter taxativo, en particular a la luz de la jurisprudencia que ha determinado que las disposiciones que permiten excluir, en algunos supuestos, el pago por parte de los aseguradores tienen el carácter de normas excepcionales, que deben ser interpretadas restrictivamente.³⁰ Desde ese punto de vista, el hecho de que un tipo de cláusula no esté expresamente recogido en el artículo 13 no significa que sea automáticamente compatible con la Directiva.

E. Conclusión sobre la primera cuestión

48. Concluyendo pues mi examen de la primera cuestión prejudicial, propongo al Tribunal de Justicia que la respuesta declarando que los artículos 12, apartado 1, y 13,

³⁰ — Sentencia Candolin y otros, citada en la nota 14, apartado 19.

apartado 1, de la Directiva deben interpretarse en el sentido de que se oponen a unas disposiciones nacionales con arreglo a las cuales, en circunstancias como las del litigio principal, un asegurador puede denegar una indemnización a una víctima cuando ésta sea un asegurado que ha subido como ocupante a su propio vehículo y que ha permitido conducir a una persona no cubierta por la póliza de seguro.

el asegurador debe indemnizar *siempre* a las víctimas, a menos que concurra alguna de las excepciones expresamente establecidas en su texto. En otras palabras, la situación psicológica del asegurado carece de pertinencia en lo que respecta a la necesidad de indemnizar en todo caso a las víctimas, incluso cuando una de ellas sea el asegurado «negligente».

IV. Sobre la segunda cuestión prejudicial

49. Mediante su segunda cuestión, el órgano jurisdiccional remitente solicita al Tribunal de Justicia que aclare si, a efectos de la respuesta a la cuestión anterior, es pertinente la situación psicológica del asegurado que ha permitido conducir a una persona no autorizada; en particular, si resulta significativo que el asegurado supiera o no que la persona a la que permitió conducir el vehículo carecía de seguro.

51. Naturalmente, eso no impide en modo alguno que, dentro de los límites indicados, los Estados miembros tengan en cuenta ese elemento en el ámbito de las normas de responsabilidad civil, por ejemplo a fin de determinar el importe que las víctimas pueden percibir o, en caso de daños ocasionados a terceros, a efectos de reconocer el derecho de las aseguradoras a dirigirse contra los asegurados.

50. Como ya he indicado anteriormente, la Directiva, según la interpreta la jurisprudencia, está basada en la idea de que, en principio,

52. En consecuencia, propongo al Tribunal de Justicia que responda a la segunda cuestión prejudicial declarando que la respuesta a la primera cuestión no varía por la circunstancia de que el asegurado supiera o no que la persona a la que permitió conducir el vehículo no estaba cubierta por un seguro.

V. Conclusión

53. Sobre la base de las consideraciones anteriores, propongo al Tribunal de Justicia que responda de la siguiente manera a las cuestiones planteadas por la Court of Appeal:

«Los artículos 12, apartado 1, y 13, 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, deben interpretarse en el sentido de que se oponen a unas disposiciones nacionales con arreglo a las cuales, en circunstancias como las del litigio principal, un asegurador puede denegar una indemnización a una víctima cuando ésta sea un asegurado que ha subido como ocupante a su propio vehículo y que ha permitido conducir a una persona no cubierta por la póliza de seguro.

Para responder a la primera cuestión no es pertinente la circunstancia de que el asegurado supiera o no que la persona a la que permitió conducir el vehículo no estaba cubierta por un seguro».