

**Asunto C-375/20****Resumen de la petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 98, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia****Fecha de presentación:**

10 de agosto de 2020

**Órgano jurisdiccional remitente:**

Tribunal da Relação de Coimbra (Audiencia de Coimbra, Portugal)

**Fecha de la resolución de remisión:**

11 de mayo de 2020

**Parte recurrente:**

Liberty Seguros S.A.

**Parte recurrida:**

DR

**Objeto del procedimiento principal**

La Sala Tercera de lo Civil del Tribunal da Relação de Coimbra (Audiencia de Coimbra, Portugal) solicita al Tribunal de Justicia que se pronuncie sobre la compatibilidad con el Derecho de la Unión (Directiva 2009/103/CE) de la posibilidad, prevista en el Derecho nacional, de oponer la nulidad de un contrato de seguro derivada del carácter ilícito del contenido negocial a los terceros perjudicados y al Fondo de Garantía Automóvil (Fondo de garantía de seguros del automóvil, Portugal).

**Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial**

Artículo 267 TFUE, párrafo segundo.

**Cuestiones prejudiciales**

¿Se opone el Derecho [de la Unión], y en particular la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, a una normativa nacional que permite oponer

a los terceros perjudicados y al Fondo de Garantía Automóvil la nulidad de un contrato de seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles cuando dicha nulidad se derive de la circunstancia de que el tomador del seguro ha destinado el vehículo asegurado al transporte remunerado, clandestino e ilegal de personas y mercancías, y ha ocultado tal finalidad a la entidad aseguradora? ¿La respuesta sería la misma incluso en caso de que los pasajeros fueran conocedores de la clandestinidad e ilicitud del transporte?

### **Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas**

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, en particular artículo 13, apartado 1.

Sentencia de 22 de julio de 2017, *Fidelidade-Companhia de Seguros S. A. contra Caisse Suisse de Compensation y otros* (C-287/16, EU:C:2017:575); sentencia de 4 de julio de 2006, *Adeneler y otros* (C-212/04, EU:C:2006:443); sentencia de 16 de diciembre de 1993, *Miret* (C-334/92, EU:C:1993:945), y sentencia de 13 de noviembre de 1990, *Marleasing SA* (C-106/89, EU:C:1990:395).

### **Disposiciones de Derecho nacional invocadas**

Decreto-Ley n.º 291/2007, de 21 de agosto (aprova o regime do sistema do seguro obrigatório de responsabilidade civil automóvel e transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2005/14/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio, que altera as Diretivas n.ºs 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE e 90/232/CEE, do Conselho, e a Diretiva n.º 2000/26/CE, relativas ao seguro de responsabilidade civil resultante da circulação de veículos automóveis) (Decreto-ley n.º 291/2007, de 21 de agosto, 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 se transpone parcialmente 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 relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles) (en lo sucesivo, también «SORCA»), *Diário da República* n.º 160/2007, serie I, de 21 de agosto de 2007: artículos 22, 47, apartado 1, 49, apartado 1, letras a) y b), y 54, apartado 3.

Decreto-Ley n.º 72/2008, de 16 de abril (estabelece o regime jurídico do contrato de seguro) (Decreto-ley n.º 72/2008, de 16 de abril, por el que se establece el régimen jurídico del contrato de seguro) (en lo sucesivo, «RJCS»), *Diário da República* n.º 75/2008, serie I, de 16 de abril de 2008: en particular artículos 14, apartado 1, 24, apartado 1, 25, apartado 3, y 43.

Artículos 253, 254, apartado 1, 280 y 294 del Código Civil.

### **Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal**

- 1 Liberty Seguros S.A., ejercitó una acción declarativa contra el demandado, DR, hoy recurrido, solicitando que se «declar[ase] la anulación del contrato de seguro celebrado con el demandado por invalidez sustancial del mismo, con efectos retroactivos a la fecha de su celebración, sin perjuicio del derecho que asiste a la demandante de conservar las primas abonadas por aquél, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 25, apartado 5, del Decreto-ley n.º 72/2008».
- 2 La demandante, hoy recurrente, alegó, en esencia, que el 27 de agosto de 2015 celebró con el demandado un contrato de seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, en el que el objeto asegurado era el vehículo (identificado con más detalle en los autos del procedimiento principal) con matrícula 56-FB-46 (en lo sucesivo, «FB»), y que en la correspondiente solicitud el demandado se identificó como propietario del vehículo y declaró que hacía un uso particular del mismo, como conductor habitual.
- 3 Asimismo, afirmó que el 9 de septiembre de 2015 el demandado presentó una solicitud de modificación de dicho contrato de seguro en la que solicitaba que el objeto asegurado pasase a ser, en lugar del vehículo «FB», otro vehículo de la misma marca y modelo con matrícula 80-PX-30 (en lo sucesivo, «PX»), del que también se identificó como propietario y conductor habitual, y declaró que estaba destinado a su uso particular, que tenía seis plazas de asiento y que él era el tomador del seguro y el conductor habitual, sin declarar la existencia de ningún remolque. La demandante confió en lo declarado por el demandado y aceptó la modificación del contrato, manteniéndose en vigor todas las demás estipulaciones del contrato inicial celebrado el 27 de agosto.
- 4 También alegó que, a raíz del accidente ocurrido el 24 de marzo de 2016 en Francia (cuyas víctimas fueron doce personas que viajaban en el interior del vehículo), supo que el demandado, cuando solicitó la sustitución del vehículo asegurado, no era ni fue posteriormente el propietario del mismo, no era su conductor habitual, no le daba el destino o uso declarado en la solicitud, sino que dicho vehículo se destinaba al transporte remunerado y no autorizado de pasajeros emigrantes entre Portugal y Suiza, que el vehículo circulaba con un remolque cuyo peso bruto era de 1 300 kilos, que tenía doce plazas de asiento (además de la plaza del conductor) y, además, que el conductor habitual de dicho vehículo era FN, de 19 años, titular de un permiso no profesional de tipo B que le autorizaba para conducir vehículos que transportasen un máximo de 9 pasajeros y con un remolque acoplado cuyo peso bruto no fuese superior a 750 kilos.
- 5 Por último, la demandante declaró que el demandado omitió deliberadamente tales hechos, en particular el uso del vehículo para la actividad realizada, engañándola

sobre el alcance del riesgo contratado y añadió que, si hubiera tenido conocimiento de tales hechos, se habría negado a celebrar el contrato.

- 6 Con su comportamiento, el demandado incumplió intencionada y dolosamente el deber de declaración inicial del riesgo a transferir, previsto en el artículo 24, apartado 1, del Decreto-ley n.º 72/2008. Por este motivo, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 25, apartado 3, de dicho Decreto-ley y en los artículos 253 y 254, apartado 1, del Código Civil, tiene derecho a anular el contrato, lo que pretende que se declare judicialmente.
- 7 El demandado, que fue regularmente citado, no contestó.
- 8 El Fondo de Garantía Automóvil (Fondo de garantía de seguros del automóvil; en lo sucesivo, «FGA»), en el plazo de que el demandado disponía para contestar, presentó un escrito de formalización de intervención voluntaria principal, en el cual, invocando su legitimidad procesal (al tener un interés igual al del demandado, ya que, si se vieran estimadas las pretensiones de la demandante, sería el responsable del pago de las indemnizaciones), impugnó los hechos alegados por la demandante y solicitó que se desestimase la demanda, formulando una demanda reconvenzional y una solicitud de intervención de terceros y solicitando la intervención provocada de VS (propietaria registrada del vehículo asegurado), FN (conductor del vehículo asegurado) y JT (corredor de la demandante).
- 9 A tal fin, alegó que el contrato de seguro se celebró con intervención del corredor del lugar de residencia del demandado DR, siendo un hecho notorio que este se dedicaba profesionalmente a la actividad de transporte remunerado de personas entre Suiza y Portugal, hecho que era conocido por el corredor de seguros de la demandante, que, en el momento en que se celebró/modificó el contrato, inspeccionó el vehículo y sabía que tenía tres filas de asientos y un gancho para remolques. Añadió que la propia demandante dispone de una amplia gama de recursos para constatar la veracidad de las informaciones que le transmite el asegurado, y que está obligada a controlar las respuestas del tomador y a comprobar su exactitud —razón por la cual el hecho de invocar la anulabilidad del contrato constituye un comportamiento abusivo, en la modalidad de *venire contra factum proprium*—. Por otro lado, alega que, en caso de existir tal vicio, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 22 del Decreto-ley n.º 291/2007, no podría oponerse a los perjudicados, por lo que formuló reconvencción, solicitando que se condenase a la demandante «a reconocer que la posible anulabilidad o nulidad del contrato de seguro celebrado con el demandado DR no puede oponerse a los perjudicados y al FGA».
- 10 Al término del procedimiento contradictorio seguido entre las partes originales, el tribunal autorizó la intervención voluntaria principal del FGA y admitió la reconvencción presentada.

11 Entretanto, la demandante presentó un escrito de ampliación de la demanda en el que mantenía todas las pretensiones que figuraban en escrito inicial, si bien alegaba que el contrato de seguro, al haber sido celebrado con una persona que no tenía un interés digno de protección jurídica (el ejercicio de una actividad ilegal/clandestina de transporte de pasajeros), en virtud de lo expuesto en el artículo 43, apartado 1, del Decreto-ley 72/2008, es un contrato nulo y, por este motivo, de conformidad con el artículo 265, apartados 2 y 3, del Código de Proceso Civil (Código de Procedimiento Civil), solicitó la modificación de la demanda, de modo que pasase a contener las siguientes pretensiones:

«a) — con carácter principal, que el contrato de seguro se declare nulo, con todas las consecuencias jurídicas que ello acarree;

b) — con carácter subsidiario, en caso de que dicho contrato no se declare nulo, que se declare la anulación del mismo en los términos precisos y de acuerdo con los fundamentos que se recogen en la demanda, debidamente incorporada a los autos».

12 El tribunal de primera instancia consideró probados, en particular, los hechos que a continuación se exponen.

13 EL 27 de agosto de 2015 el demandado propuso a la demandante la celebración de un contrato de seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles.

14 Mediante dicha propuesta, el demandado, que se identificó como propietario del vehículo FB y declaró que hacía un uso particular del mismo, quiso asegurar, además de la cobertura obligatoria del riesgo de responsabilidad civil por daños causados por la circulación de dicho vehículo, como supuesto propietario y conductor habitual, la cobertura parcial de lunas en taller colaborador, muerte o incapacidad del conductor, gastos médicos del conductor, incapacidad temporal absoluta con hospitalización del mismo y asistencia en viaje plus.

15 La demandante, confiando en las declaraciones prestadas en ese momento por el demandado, cuya veracidad y buena fe presumió, aceptó las coberturas que le fueron propuestas y emitió la correspondiente póliza.

16 El 9 de septiembre de 2015, el demandado presentó, en el marco del contrato de seguro que había entrado en vigor pocos días antes, una nueva propuesta a la demandante, mediante la que, sin modificar las coberturas y capitales vigentes, pretendía asegurar, en sustitución del vehículo asegurado hasta ese momento, otro de la misma marca y modelo, con matrícula PX.

17 El demandado declaró en la propuesta de modificación que suscribió, también por lo que se refiere a dicho vehículo, que contrataba el seguro en calidad de propietario y de conductor habitual del mismo; que lo destinaba para uso particular y que tenía 6 (seis) plazas de asientos aptos para el transporte de

pasajeros y del conductor, sin declarar que tuviese la intención de asegurar ningún remolque.

- 18 La demandante, confiando de nuevo en las declaraciones del demandado, que figuraban en la propuesta de modificación suscrita por él el 9 de septiembre de 2015, cuya veracidad y buena fe presumió, aceptó la modificación del vehículo asegurado, en las condiciones de riesgo previstas en la misma, con efectos a partir de esa fecha, y emitió la correspondiente adenda al contrato de seguro.
- 19 Después del 25 de marzo de 2016, la demandante tuvo conocimiento de que el demandado no daba al vehículo declarado, ni en el momento en que propuso la sustitución del vehículo asegurado ni posteriormente, el destino o uso declarado en la propuesta de seguro sino otro, pues lo dedicaba al transporte internacional remunerado de pasajeros emigrantes y de mercancías entre Suiza y Portugal, y de que este circulaba con un remolque.
- 20 El vehículo asegurado circulaba con nueve personas a bordo (en tres filas de asientos, cada una de ellas con tres plazas), salvo el día 24 de marzo de 2016, fecha en la que circulaba con doce personas a bordo (en cuatro filas de asientos, cada una de ellas con tres plazas, siendo la última de estas extraíble).
- 21 El demandado ejercía esta actividad, que publicitaba desde al menos el mes de abril de 2015, sin contar para ello con ninguna autorización concedida por ninguna autoridad.
- 22 El demandado omitió deliberadamente esta actividad a la demandante en su propuesta de seguro.
- 23 El demandado y el interviniente FN eran los conductores habituales del vehículo «PX».
- 24 El interviniente FN tenía 19 años el 23 de marzo de 2016 y era titular de un permiso de circulación no profesional de tipo B que le autorizaba para conducir vehículos que transportasen un máximo de 9 pasajeros y con un remolque acoplado cuyo peso bruto no fuese superior a 750 kilos.
- 25 FN, como conductor del vehículo «PX» y de otro vehículo del demandado, efectuó en el período comprendido entre agosto de 2015 y el 24 de marzo de 2016 al menos veinte viajes (de ida y vuelta) entre Suiza y Portugal, la mayoría de ellos utilizando el vehículo «PX».
- 26 El automóvil asegurado llegó a circular en por lo menos algunos de esos viajes con un remolque cuyo peso bruto era de 1 300 kilos.
- 27 El vehículo «PX» tenía nueve plazas de asiento fijos y, el 24 de marzo de 2016, se le añadieron tres plazas de asiento más extraíbles en una cuarta fila. Estas plazas de asiento se colocaron el día de inicio del viaje en el que se produjo el accidente y no contaban con cinturones de seguridad.

- 28 El demandado era plenamente consciente de que no podía publicitar, y mucho menos comunicar a la demandante, la actividad real y efectiva que ejercía mediante la utilización de dicho vehículo (y remolque), de la cual obtenía elevados beneficios, como consecuencia del precio que cobraba a las personas que recurrían a sus servicios, teniendo en cuenta que las autoridades competentes a tal efecto no habían autorizado dicha actividad.
- 29 El demandado cobraba a cada uno de los pasajeros que transportaba un importe mínimo de 100 euros por cada viaje de ida o de vuelta entre Portugal y Suiza.
- 30 Dicho precio incluía el transporte del pasajero y de sus maletas en régimen de «puerta a puerta».
- 31 Los viajes eran realizados por un único conductor, que la mayoría de las veces no contaba con un permiso de conducción adecuado, habida cuenta del número de personas a transportar y de las características del vehículo y de los respectivos remolques.
- 32 El demandado era plenamente consciente de que, si en el momento en que solicitó el seguro hubiera comunicado a la demandante la actividad que ejercía y que pretendía seguir ejerciendo utilizando el vehículo asegurado, esta nunca habría aceptado celebrar con él el contrato de seguro controvertido, y mucho menos la modificación del automóvil asegurado contratada posteriormente.
- 33 La demandante conoció tales hechos (relativos a la actividad que ejercía el demandado utilizando el automóvil asegurado) después del grave accidente de tráfico que sufrió la furgoneta PX y de la investigación que ordenó efectuar.
- 34 Dicho accidente tuvo lugar el 24 de marzo de 2016, a las 23:40, en la EN79, en Moulins, Municipio de Montbeugny, Lyon, Francia.
- 35 El accidente se produjo cuando el vehículo asegurado, conducido en ese momento por el interviniente FN y que circulaba en sentido Mâcon-Moulins, colisionó frontalmente con un vehículo pesado que circulaba en sentido contrario.
- 36 La colisión tuvo lugar en el carril derecho, teniendo en cuenta el sentido de marcha del vehículo pesado (Moulins-Mâcon), cuando el vehículo «PX», que circulaba en sentido contrario tras realizar varias maniobras de adelantamiento a otros vehículos y a una velocidad superior a la velocidad máxima permitida en dicha vía (80 km/hora), invadió dicho carril.
- 37 Como resultado de dicha colisión fallecieron los doce ciudadanos portugueses emigrantes, que provenían de Suiza con destino a sus tierras natales, para pasar las vacaciones de Semana Santa con sus familias.
- 38 Cada uno de estos pasajeros había pagado o se disponía a pagar al demandado DR un importe mínimo de 100 euros por el viaje que estaban efectuando.

- 39 De no haber sido por su trágica y definitiva interrupción, el viaje debería haberse efectuado entre Suiza y Portugal ininterrumpidamente y de forma que fuera posible que terminase en el destino previsto entre las 11:00 y las 12:00 del 25 de marzo de 2016.
- 40 No se había previsto ninguna interrupción para el descanso, ni de dicho conductor, que era el único responsable de la conducción del vehículo durante la totalidad del trayecto, ni de los pasajeros, que viajaban «apiñados» junto con gran parte de sus equipajes, dentro de un espacio de aproximadamente 4,5 metros cuadrados de área y de aproximadamente 8,5 metros cúbicos de volumen, cuatro de ellos (los tres que ocupaban la última fila de asientos y un niño que viajaba en brazos) sin cinturones de seguridad (de los que el vehículo carecía).
- 41 El trayecto más corto previsto para dicho viaje, entre la ciudad de Romont, en Suiza, y la ciudad de Guarda, en Portugal, era de 1 643 kilómetros, con una duración ininterrumpida de 16 horas.
- 42 El vehículo PX no disponía de tacógrafo ni de sistema de registro de los períodos de conducción, continua o intermitente, de los respectivos conductores.
- 43 El vehículo PX arrastraba, en el momento en que tuvo lugar el fatídico accidente, un remolque cuyo peso bruto (en vacío) era de 1 300 kilos, y en el que viajaban las restantes maletas y enseres de los pasajeros.
- 44 El peso de las personas y objetos transportados en dicho vehículo dio lugar a un aumento anormal de la inestabilidad en la circulación del mismo, que se vio incrementado exponencialmente por la ejecución de maniobras como las de adelantamiento y la conducción a velocidades superiores a 90 kms/hora.
- 45 Como consecuencia de la violencia de la colisión con el vehículo pesado, la proyección de los pasajeros que viajaban sin cinturones de seguridad sobre los que iban sentados delante de ellos incrementó el riesgo de muerte de estos y contribuyó necesariamente a la misma.
- 46 El remolque no estaba cubierto por el contrato de seguro controvertido en el presente asunto.
- 47 El demandado declaró al interviniente JT que contrataba el seguro y, en su caso, que solicitaba la modificación de la póliza en calidad de propietario del vehículo «PX» y que era/sería el conductor habitual de este.
- 48 El demandado declaró que las respuestas que figuraban en el impreso se correspondían plenamente con la verdad y que no ocultó ninguna información que pudiera influir en la decisión de la demandante relativa al seguro propuesto.
- 49 No obstante, declaró ser consciente de su obligación de facilitar con exactitud todos los datos que conociese o considerase razonablemente importantes para que la entidad aseguradora pudiera evaluar el riesgo y declaró asimismo ser consciente



de la obligación de comunicar cualquier modificación de las circunstancias o del riesgo cubierto por el contrato durante la vigencia del mismo.

- 50 Una vez celebrado el juicio, se dictó sentencia, en la que se estimó parcialmente la demanda y se estimó íntegramente la reconvencción formulada por el FGA, y se declaró nulo, con efectos *inter partes* y con las consecuencias jurídicas que se deriven de ello, el contrato de seguro celebrado entre la demandante y el demandado, absolviendo al demandado del resto de pretensiones y declarando que la invalidez del contrato de seguro no puede oponerse a los terceros perjudicados ni al FGA.
- 51 La demandante Liberty Seguros S. A. interpuso recurso contra esta sentencia ante el órgano jurisdiccional remitente.

### **Alegaciones esenciales de las partes en el procedimiento principal**

- 52 Liberty S.A. alega en su recurso que, en la medida en que la sentencia recurrida reconoce y declara la nulidad del contrato de seguro controvertido, debería haber declarado también que dicha nulidad es oponible frente al interviniente Fondo de Garantía Automóvil y, en consecuencia, a los perjudicados por el accidente de que se trata en el litigio principal, puesto que es dicho Fondo el obligado a pagar la indemnización.
- 53 Lo anterior se desprende de la interpretación del artículo 291 del Código Civil, en relación con los artículos 2, 25, apartados 1 y 3, y 147, apartados 1 y 2, del Decreto-ley n.º 72/2008, y 22, 27 (*a contrario*), 47, apartado 1, 49, apartado 1, y 54, apartado 4, del Decreto-ley n.º 291/2007.
- 54 En efecto, la aplicación de las citadas disposiciones de Derecho interno no es contraria a las directivas de la Unión Europea relativas al régimen del seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles.
- 55 Ello se debe a que las directivas de la Unión Europea tienen efecto directo vertical en las relaciones entre particulares y el Estado miembro o las entidades públicas (el FGA en el presente asunto), lo que significa que los particulares pueden invocar disposiciones de una directiva que sean lo suficientemente claras, precisas e incondicionales en el marco de las relaciones jurídico-públicas.
- 56 El efecto directo horizontal se produce en las relaciones entre particulares (relaciones jurídico-privadas) y, aunque la jurisprudencia del Tribunal de Justicia reconoce la aplicabilidad directa de los reglamentos (es decir, un efecto directo vertical y horizontal), en el caso de las directivas, solo prevé la posibilidad de que exista efecto directo vertical en las relaciones entre particulares y el Estado o las autoridades públicas.

- 57 Así, los órganos jurisdiccionales nacionales no disponen de ningún margen de discrecionalidad en relación con la aplicación directa o, dicho de otro modo, con el reconocimiento de efecto directo horizontal de una directiva en un procedimiento judicial entre particulares, por lo que no pueden reconocerlo.
- 58 En el presente asunto, Liberty Seguros está, en virtud del Derecho nacional, exenta de responsabilidad civil como consecuencia de la nulidad del contrato de seguro.
- 59 La interpretación de la normativa nacional de conformidad con el Derecho de la Unión está excluida cuando dé lugar a una interpretación *contra legem* del Derecho interno.
- 60 En consecuencia, solicita la sustitución de la sentencia recurrida por otra que, estimando el recurso, reconozca y decida que la nulidad declarada y reconocida del contrato de seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles celebrado entre la demandante y el demandado DR es oponible al interviniente Fondo de Garantía Automóvil y a los perjudicados por el accidente ocurrido en Francia el 24 de marzo de 2016, incumbiendo a dicho Fondo (y no a la demandante Liberty Seguros) la obligación de indemnizar a estos últimos por los daños sufridos.
- 61 En su escrito de contestación, el Fondo de Garantía Automóvil solicitó la ampliación del objeto del recurso, formulando las siguientes alegaciones en relación con dicha ampliación.
- 62 El FGA estima que el tribunal *a quo* debería haber considerado probado que el corredor era plenamente consciente de la actividad ilegal ejercida por el demandado DR, a saber, el transporte remunerado de personas entre Suiza y Portugal.
- 63 A resultas de ello, la invocación de las excepciones contractuales por parte de la entidad aseguradora constituye, sin atisbo de duda, un comportamiento abusivo en el sentido de *venire contra factum proprium*, puesto que dicha entidad pretende ejercer una posición jurídica manifiestamente contraria al comportamiento que ella misma asumió anteriormente, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 334 del Código Civil.
- 64 Aun no entendiéndolo así, en el marco del contrato obligatorio del seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles el interés digno de protección jurídica es el de la víctima del accidente de circulación, no pudiendo aplicarse lo dispuesto en el artículo 43 del RJCS.
- 65 En consecuencia, aun cuando se aceptara que el contrato de seguro no refleja un interés digno de protección jurídica, el régimen especial del seguro obligatorio exige que la nulidad a que se refiere el artículo 43 del RJCS deba interpretarse como una mera anulabilidad —que ha de enmarcarse en el ámbito de las declaraciones falsas—, por lo que no puede oponerse a los perjudicados.

- 66 Y, aunque se tratase de una nulidad —*quod non*—, esta solo podría oponerse a los perjudicados y, en consecuencia, al FGA, si se hubiera declarado antes del accidente.
- 67 En conclusión, el FGA solicita la desestimación del recurso interpuesto por Liberty Seguros por infundado, manteniéndose la sentencia recurrida, y, con carácter subsidiario, que se acuerde la ampliación del objeto del recurso.

### **Breve exposición de la fundamentación de la petición de decisión prejudicial**

- 68 A efectos de la resolución del recurso de que conoce, el órgano jurisdiccional remitente debe apreciar si, a diferencia de lo que se consideró en primera instancia, la nulidad del contrato de seguro por falta de interés digno de protección jurídica debe considerarse oponible a los perjudicados y al FGA.
- 69 El órgano jurisdiccional de primera instancia estimó que el contrato de seguro controvertido en el presente asunto, además de anulable, es nulo, de conformidad con el artículo 43, apartado 1, del RJCS, en la medida en que el interés del asegurado relativo al riesgo cubierto no es digno de protección jurídica.
- 70 A continuación, la sentencia recurrida consideró que los vicios que identificó en el contrato de seguro —conviene repetirlo, la nulidad, por falta de un interés (del asegurado) digno de protección jurídica en relación con el riesgo cubierto, y la anulabilidad, por incumplimiento doloso del deber de declaración inicial y del consiguiente riesgo inherente a la circulación del vehículo—, con arreglo al Derecho interno aplicable, en particular los artículos 22, que prevé expresamente la oponibilidad de la nulidad del contrato a los perjudicados, y 54, apartados 3 y 4, del Decreto-ley 291/2007, en relación con el RJCS, pueden oponerse a los perjudicados y al FGA.
- 71 No obstante, el tribunal de primera instancia concluyó en la sentencia recurrida que dicho resultado —es decir, la oponibilidad— no es compatible con el Derecho de la Unión, afirmando que, «de este modo, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva y en el artículo 2, apartado 1, de la Segunda Directiva, efectuando una interpretación conforme con el Derecho de la Unión Europea y según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, al no poder los Estados miembros menoscabar el efecto útil de dichas Directivas, el Estado portugués no podía establecer en el artículo 22 del SORCA la oponibilidad por la entidad aseguradora a los perjudicados y al FGA de las excepciones derivadas de la invalidez del contrato, aun cuando estas existan en el momento de su celebración».
- 72 Sobre la base de este razonamiento, concluyó por último que, «a resultas de lo anterior, procede considerar que el contrato de seguro, *inter partes*, es inválido (nulo, por falta de un interés digno de protección jurídica, y anulable, como consecuencia de las declaraciones falsas y de las omisiones dolosas del tomador

del seguro), si bien la entidad aseguradora no puede oponer dicha invalidez a los terceros perjudicados y al FGA».

- 73 Según el órgano jurisdiccional remitente, el tribunal de primera instancia parece haber partido de la premisa de que la situación controvertida en el litigio principal y la que dio origen al asunto en que recayó la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de julio de 2017, C-287/16, eran equivalentes, lo que le llevó a concluir que el Derecho interno era contrario al Derecho de la Unión por lo que se refiere a dicha oponibilidad/inoponibilidad, haciendo prevalecer la solución propugnada por el Derecho de la Unión —con arreglo al principio de primacía del Derecho de la Unión sobre el Derecho interno— concluyendo, pues, que la entidad aseguradora no podía oponer a los perjudicados y al FGA la invalidez del contrato de seguro derivada de la nulidad por falta de interés digno de protección jurídica o de la anulabilidad como consecuencia de las declaraciones falsas o de las omisiones dolosas del tomador del seguro.
- 74 Esta es, en esencia, la conclusión que la entidad aseguradora recurrente pretende que se revierta en el procedimiento de recurso, alegando el hecho de que, mediante el Decreto-ley 291/2007, de 21 de agosto, el legislador solo pretendía transponer parcialmente al ordenamiento jurídico interno la Directiva 2005/14/CE, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, pues así lo enuncia en el preámbulo correspondiente, y el hecho de que las directivas no producen efecto directo horizontal, interpretación que, tal como trató de demostrar, se mantiene en lo esencial intacta en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia.
- 75 Asimismo, la entidad aseguradora recurrente arguye que de nada sirve recurrir al principio de interpretación conforme, que constituye una alternativa a la falta de efecto directo horizontal de las directivas, dado que, en la situación controvertida en el presente asunto, la interpretación de la normativa nacional de conformidad con el Derecho de la Unión implicaría una interpretación *contra legem* del Derecho interno, ya que, como se desprende manifiestamente de la sentencia recurrida, la ley nacional, interpretada adecuadamente, no permite otro resultado que no sea el de la oponibilidad, y el Tribunal de Justicia, al establecer dicho principio, puso de manifiesto que el mismo no puede servir de fundamento a una interpretación *contra legem* del Derecho.
- 76 No obstante, aunque, en lo esencial, se mantiene la interpretación de la falta de efecto directo horizontal de las directivas —a pesar de las aportaciones en contrario del «principio de efecto directo»— se han desarrollado soluciones alternativas a dicha falta de efecto horizontal, pudiendo citarse como tales la adopción de un concepto amplio de Estado, el recurso al mecanismo de la interpretación conforme y la afirmación del principio de la responsabilidad del Estado por infracción del Derecho de la Unión.
- 77 También puede recurrirse al mecanismo de la remisión prejudicial, en último término, a fin de eludir la falta de reconocimiento del efecto directo horizontal de

las directivas, puesto que las decisiones del Tribunal de Justicia tienen un alcance general, de manera que los tribunales nacionales están obligados a respetar el sentido y el alcance que estas confieran a la norma del Derecho de la Unión.

- 78 La legitimidad de recurrir a soluciones alternativas a la falta de efecto directo horizontal para hacer valer entre particulares determinado contenido de una directiva, procede, antes de nada, del principio de primacía del Derecho de la Unión, que contribuye a la afirmación del principio de la tutela judicial efectiva, para evitar así que el Estado pueda incurrir en responsabilidad por infringir el Derecho de la Unión.
- 79 En el presente asunto, de entre los mecanismos alternativos a la falta de efecto directo horizontal de las directivas, interesa el mecanismo de la interpretación conforme, también conocido como principio de efecto indirecto o principio de interpretación leal, y que consiste, en esencia, en la obligación que incumbe a los órganos jurisdiccionales nacionales de interpretar la normativa nacional de transposición de una directiva a la luz de su tenor literal y de su finalidad.
- 80 Dicho principio se reconoció claramente en la sentencia de 13 de noviembre de 1990, *Marleasing* (C-106/89), de la que se desprende con claridad que el mecanismo de la interpretación debe aplicarse también a las relaciones entre particulares y no solo a las relaciones verticales; que se impone a todas las autoridades de los Estados miembros y que se dirige a toda la legislación nacional, en su conjunto, tanto anterior como posterior a la directiva, y no solo a la legislación nacional adoptada específicamente para transponer la directiva.
- 81 No obstante, en la sentencia de 4 de julio de 2006, *Adeneler* (C-212/04), el Tribunal de Justicia hace referencia a los límites de dicha forma de interpretación: «la obligación del juez nacional de utilizar como referencia el contenido de una directiva cuando interpreta y aplica las normas pertinentes de su Derecho nacional tiene sus límites en los principios generales del Derecho, en particular en los de seguridad jurídica e irretroactividad, y no puede servir de base para una interpretación *contra legem* del Derecho nacional» (apartado 110).
- 82 El órgano jurisdiccional remitente aduce asimismo que cabe remarcar que, aunque se parta, con la certeza suficiente, de la premisa de que sería contrario al Derecho de la Unión oponer a los terceros perjudicados y al FGA la nulidad del contrato de seguro en las circunstancias específicas del contrato controvertido en el litigio principal, no por ello el principio de interpretación conforme permite llegar a la conclusión opuesta a la que se llegó en primera instancia, en la medida en que, como se desprende del análisis del Derecho interno efectuado en este ámbito, dicha interpretación conforme daría lugar muy probablemente a una interpretación *contra legem* de este Derecho que, como ya se ha observado, no permite dicho principio.
- 83 El órgano jurisdiccional remitente no está seguro de que sea contrario al Derecho de la Unión oponer a los terceros perjudicados y al FGA la nulidad del contrato de

seguro en las circunstancias específicas del contrato controvertido en el litigio principal.

- 84 Ello se debe, según dicho órgano jurisdiccional, a que, ni en las sucesivas directivas en materia de seguro obligatorio de la responsabilidad civil, ni en la jurisprudencia conocida del Tribunal de Justicia en dicho ámbito, se hace referencia a la nulidad del contrato de seguro derivada del carácter ilícito del contenido negocial. A lo sumo, de ella se desprende, a través de la sentencia prejudicial antes citada de 20 de julio de 2017 (C-287/16), la inoponibilidad a los perjudicados de la invalidez de contratos de seguros anulables por vicio de la voluntad, basado en declaraciones falsas dolosamente prestadas relativas a la propiedad del vehículo y a la identidad del conductor habitual de este, o de contratos de seguros nulos debido a que el asegurado no tiene un interés digno de protección jurídica en relación con el riesgo cubierto, no pronunciándose dicha jurisprudencia sobre la (in)oponibilidad de la nulidad derivada de un contrato de seguro que tenga por objeto una actividad que, además de no autorizada, y por ello clandestina, no puede autorizarse, al ser ilícita y contraria a Derecho, de manera que incluso podría considerarse que los usuarios de la misma, los terceros perjudicados —este es el punto de vista de la demandante, a pesar de que los elementos de hecho no han incidido en esta circunstancia— actuaron de «mala fe», al no poder desconocer el carácter clandestino e ilegal de dicha actividad.
- 85 En consecuencia, es notorio que el contrato de seguro controvertido en el litigio principal, además de anulable, es nulo, tal y como consideró la decisión recurrida, porque no puede pretenderse en modo alguno que el riesgo de una actividad ilegal pueda corresponder a un «interés digno de protección jurídica». Es posible que no se trate aquí de la aplicación del artículo 43 del RJCS, pero probablemente sí del artículo 14 de dicho texto, que se refiere a los «seguros prohibidos», y que prohíbe ya en la letra a), de su apartado 1, la celebración de contratos de seguros que cubran los riesgos derivados de la responsabilidad penal, por comisión de hecho ilícito o disciplinaria y, además, a continuación garantiza la aplicabilidad «de las reglas generales sobre la legalidad del contenido negocial», remitiéndose de este modo, inevitablemente, a lo dispuesto en los artículos 280 y 294 del Código Civil.
- 86 Por otra parte, dicha nulidad no puede equipararse en ningún caso a una anulabilidad por omisión dolosa de la declaración inicial o posterior del riesgo de acuerdo con lo previsto en los artículos 24, apartado 1, 25 y 91 del RJCS. El demandado, tomador del seguro, no omitió por casualidad el uso que tenía previsto dar al vehículo que pretendía asegurar. Así las cosas, dicha omisión no solo perjudica a la entidad aseguradora, al interferir en el equilibrio que pretende ser sinalagmático entre la prima que se ha de pagar y el riesgo, sino a la sociedad en general, al crear un riesgo muy importante en la circulación por carretera, como pone de manifiesto el accidente acaecido.
- 87 En primera instancia se decidió, y en principio parece haber adquirido firmeza, que el contrato de seguro controvertido en el litigio principal es nulo como consecuencia de la ilegalidad de su objeto, de manera que una nulidad por dicha

causa no puede transformarse en una anulabilidad, por lo que será preciso concluir que la situación controvertida en el litigio plantea una falsa cuestión, la de la (in)oponibilidad de las anulabilidades a los terceros perjudicados y al FGA.

88 Lo que se debe decidir en el marco del recurso es si, después de todo, puede oponerse o no a los terceros perjudicados y al FGA, como consecuencia de la circulación de un vehículo cuya responsabilidad civil ha sido objeto de un contrato de seguro, la nulidad de dicho contrato que traiga causa de la ilegalidad de su objeto, aun en caso de que los terceros pudieran ser conscientes de dicha ilegalidad.

89 Pues bien, según el órgano jurisdiccional remitente, esta cuestión no queda respondida por la citada sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de julio de 2017, en cuyo fallo se declaró:

«El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE [...] y el artículo 2, apartado 1, de la [Segunda Directiva 84/5/CEE] deben interpretarse en el sentido de que se oponen a una normativa nacional que tenga por efecto que, en circunstancias como las que son objeto del litigio principal, pueda invocarse contra los terceros perjudicados la nulidad de un contrato de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles con que se sancionan las falsas declaraciones iniciales prestadas por el tomador del seguro en cuanto a la identidad del propietario y del conductor habitual del vehículo de que se trate o el hecho de que la persona por cuya cuenta o a cuyo nombre se haya suscrito dicho contrato no tenga interés económico en la celebración del mismo.»

90 Remitiéndose expresamente al dictamen del Profesor Menezes Cordeiro, que se ha aportado a los autos del procedimiento principal, el órgano jurisdiccional remitente señala que «el vicio considerado por el TJUE en la sentencia [C-287/16] examinada es muy limitado. El contrato controvertido en dicho asunto solo tenía la “tacha” de una declaración inexacta relativa a la identidad del conductor habitual del vehículo sin que de dicha inexactitud resultase un incremento sustancial del riesgo. Pues bien, en el caso concreto del fatídico accidente acaecido en Francia, la tacha no era esa: tenemos una realidad totalmente distinta de la que se recoge en el contrato, con un riesgo exponencialmente más elevado y con elementos de profunda ilegalidad».

91 De este modo, según el Tribunal da Relação de Coímbra, la cuestión objeto del recurso no obtiene respuesta en dicha sentencia del TJUE, ni en otras dictadas en materia de accidentes de tráfico, por lo que se desconoce el contenido del Derecho de la Unión en relación con la cuestión controvertida en el litigio principal.

92 El artículo 267 TFUE prevé la remisión prejudicial para situaciones de este tipo, mecanismo, cabe precisar, con arreglo al cual el Tribunal de Justicia solo tiene competencia para interpretar el Derecho de la Unión, y no el Derecho nacional.

93 En efecto, el artículo 267 TFUE, párrafo segundo, atribuye a todos los órganos jurisdiccionales nacionales la facultad plantear cuestiones prejudiciales al Tribunal

de Justicia en el marco de los asuntos que se hallen pendientes ante ellos, siendo suficiente para ello que se suscite una cuestión sobre la interpretación o la validez del Derecho de la Unión que sea relevante para la decisión en cuestión.

- 94 La Sala Tercera de lo Civil del Tribunal da Relação de Coimbra decide suspender el procedimiento para plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea las cuestiones prejudiciales que figuran en el encabezamiento.

DOCUMENTO DE TRABAJO