

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL

SR. L.A. GEELHOED

presentadas el 10 de marzo de 2005¹

I. Introducción

1. En el presente asunto, el Korkein oikeus ha planteado al Tribunal de Justicia una serie de cuestiones prejudiciales sobre la interpretación de la Directiva 72/166/CEE, de 24 de abril de 1972² (en lo sucesivo, «Primera Directiva»), la Directiva 84/5/CEE, de 30 de diciembre de 1983³ (en lo sucesivo, «Segunda Directiva») y la Directiva 90/232/CEE, de 14 de mayo de 1990⁴ (en lo sucesivo, «Tercera Directiva»), relativas a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.

2. El juez remitente, al plantear sus cuestiones prejudiciales, quiere saber, en esencia, si el Derecho nacional puede excluir a un

ocupante de un vehículo que ha sufrido daños, y que sabía, o debería haber sabido, que el conductor del vehículo se encontraba bajo los efectos del alcohol en el momento del accidente, de la protección que le confieren las Directivas relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.

II. Derecho comunitario

3. Desde 1972 el legislador comunitario se ha ocupado, mediante la adopción de directivas, de la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.

4. La Primera Directiva prevé la supresión de los controles fronterizos de la carta verde y el establecimiento en todos los Estados miembros de un seguro obligatorio de responsabilidad civil que cubra los daños causados en el territorio de la Comunidad.

1 — Lengua original: neerlandés.

2 — Directiva del Consejo, 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).

3 — Directiva del Consejo, 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).

4 — Directiva del Consejo, 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).

5. Partiendo del principio de que las víctimas de los accidentes de tráfico deberán ser indemnizadas cuando se compruebe la responsabilidad, el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva establece:

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

6. Mediante la Segunda Directiva, el legislador comunitario quería armonizar los diversos aspectos materiales de dicho seguro obligatorio, con el fin de garantizar a las víctimas de los accidentes de tráfico un mínimo de protección y de reducir las diferencias existentes en la Comunidad respecto al alcance de dicho seguro.

7. La Segunda Directiva se refiere a la extensión, es decir, al alcance de la cobertura del seguro obligatorio, para lo cual establece cantidades mínimas. El artículo 1, apartados 1 y 2, de la Segunda Directiva tiene el siguiente tenor:

«1. El seguro contemplado en el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 72/166/CEE cubrirá obligatoriamente los daños materiales y los daños corporales.

2. Sin perjuicio de importes de garantía superiores, eventualmente prescritos por los Estados miembros, cada Estado exigirá que los importes por los que dicho seguro sea obligatorio se eleven como mínimo:

— para los daños corporales, a 350.000 ECUS cuando no haya más que una víctima; cuando haya varias víctimas de un solo siniestro, dicho montante será multiplicado por el número de las víctimas;

— para los daños materiales, a 100.000 ECUS por siniestro cualquiera que sea el número de víctimas.

Los Estados miembros podrán establecer en lugar de los anteriores importes mínimos un importe mínimo de 500.000 ECUS por los daños materiales, cuando haya varias víctimas de un solo y mismo siniestro, o, por los daños corporales y materiales, un importe global mínimo de 600.000 ECUS por siniestro cualquiera que sea el número de víctimas o la naturaleza de los daños.»

8. Con arreglo al artículo 2, apartado 1, párrafo primero, de la Segunda Directiva, «cada Estado miembro tomará las medidas apropiadas para que toda disposición legal o cláusula contractual que esté contenida en un póliza de seguros [...] que excluye del seguro la utilización o la conducción de vehículos por:

- personas que no estén ni expresa ni implícitamente autorizadas para ello, o

- personas no titulares de un permiso que les permita conducir el vehículo de que se trate, o

- personas que no cumplan las obligaciones legales de orden técnico referentes al estado y seguridad del vehículo de que se trate,

sea reputada sin efecto en lo que se refiere al recurso de los terceros, víctimas de un siniestro [...]».

9. Sin embargo, con arreglo al apartado 1, párrafo segundo, de dicho artículo, la disposición o la cláusula mencionada en el primer

guión podrá ser opuesta a las personas que ocupen asiento por voluntad propia en el vehículo que haya causado el daño, cuando el asegurador pueda probar que sabían que el vehículo era robado.

10. La Tercera Directiva fue adoptada para precisar algunas disposiciones relativas al seguro obligatorio, dado que aún existían considerables diferencias en el alcance de la cobertura proporcionada por dicho seguro.

11. Según el quinto considerando de la Tercera Directiva existen lagunas legales en lo que respecta a la cobertura del seguro obligatorio de ocupantes de automóviles en algunos Estados miembros. Con el fin de proteger a esta categoría, especialmente vulnerable, de posibles víctimas, conviene colmar tales lagunas.

12. Finalmente, el artículo 1 de la Tercera Directiva establece:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 2 de la Directiva 84/5/CEE, el seguro a que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 3 de

la Directiva 72/166/CEE cubrirá la responsabilidad por daños corporales de todos los ocupantes, con excepción del conductor, derivados de la circulación de un vehículo.»

se ha causado lesiones a sí misma de forma intencionada o por negligencia grave, la indemnización se abonará exclusivamente en la medida en que otras circunstancias hayan influido en el acaecimiento de las lesiones.»

III. Derecho nacional aplicable

13. Las disposiciones generales relativas al seguro obligatorio de los vehículos automóviles se encuentran en la Liikennevakuutuslaki (en lo sucesivo, «Ley del seguro del automóvil»). Los daños corporales y los daños materiales causados por la circulación de vehículos serán cubiertos por un seguro de conformidad con dicha Ley.

14. El artículo 7, apartado 1, de la Ley del seguro del automóvil establece lo siguiente en relación con la propia participación de la víctima:

«Si una persona que ha sufrido daños en un accidente de circulación ha contribuido a que éste se haya producido, podrá reducirse o denegarse la indemnización por los daños sufridos que no sean daños corporales en función de su grado de culpa, el modo en que se conducía el vehículo y otras circunstancias que hayan influido en el daño. Si una persona

15. El artículo 7, apartado 3, de la Ley del seguro del automóvil establece una disposición específica en relación con el derecho de los ocupantes a exigir al asegurador del vehículo una indemnización por los daños corporales cuando el conductor se encontraba bajo los efectos del alcohol:

«Si una persona se ha causado a sí misma el daño al conducir un vehículo cuando su tasa de alcohol en la sangre, durante el trayecto o con posterioridad, era de, por lo menos, 1,2 por mil o tenía, al menos, 0,60 miligramos de alcohol por litro de aire exhalado, o ha causado un daño al conducir un vehículo bajo la influencia del alcohol u otros estupefacientes, o bajo la influencia conjunta del alcohol y otros estupefacientes, de modo que su capacidad de actuar correctamente se haya visto afectada de modo considerable, se abonará una indemnización con cargo al seguro del vehículo exclusivamente cuando exista un motivo especial para ello. Lo dispuesto en relación con el derecho de indemnización del conductor se aplicará asimismo a los ocupantes que se encontraban en el vehículo cuando se produjo el daño y que sabían o deberían haber sabido que el conductor se encontraba en el estado antes indicado.»

IV. Hechos y procedimiento

16. Tanja Candolin, madre de Katja Candolin, Jari-Antero Viljaniemi y Veli-Matti Paananen viajaban, el 21 de abril de 1997, como ocupantes de un vehículo propiedad de Paananen y conducido por Jarno Kalervo Ruokoranta. Ruokoranta conducía a una velocidad de 180 km/hora en una zona en la que el límite de velocidad era de 80 y de 60 km/hora. El conductor perdió el control del vehículo, que se salió de la carretera. La tasa de alcohol en la sangre de Ruokoranta después de haber conducido era de 2,08 por mil. Los ocupantes también se encontraban en estado de embriaguez.

17. Tanja Candolin murió como consecuencia del accidente. Viljaniemi sufrió una luxación de cadera y Paananen sufrió un traumatismo cerebral y una lesión completa en la médula espinal, que le causó una parálisis de los miembros inferiores. La ropa de Viljaniemi resultó dañada.

18. El vehículo estaba asegurado en la compañía de seguros Pohjola.

19. El juez de primera instancia —el Porin käräjäoikeus— declaró a Ruokoranta culpable, con circunstancias agravantes, de conducir bajo los efectos del alcohol y poner en

peligro la circulación, así como de homicidio y lesiones por imprudencia. El Käräjäoikeus le condenó a una pena de prisión por tales delitos. Además, el Käräjäoikeus declaró a Paananen culpable de haber permitido conducir un vehículo a una persona en estado de embriaguez y, debido a la gravedad de las lesiones que había sufrido, no le impuso ninguna pena.

20. El juez de primera instancia condenó a Ruokoranta a abonar a Katja Candolin una pensión mensual de manutención hasta el 2 de septiembre de 2000 y una indemnización por los gastos de entierro. Además, dicho juez le condenó a compensar a Viljaniemi por los gastos hospitalarios, la ropa dañada, y el dolor y el sufrimiento padecidos. Por último, condenó a Ruokoranta a indemnizar a Paananen por los gastos del tratamiento y los medicamentos, el dolor y el sufrimiento padecidos, las lesiones permanentes y la discapacidad, así como la pérdida de ingresos, con una indemnización mensual durante 24 años. Debido a que las acciones de Ruokoranta habían sido deliberadas y graves, el Käräjäoikeus declaró que no había motivos para reducir la indemnización.

21. Por lo que se refiere a la cuestión de si la compañía aseguradora del vehículo conducido por Ruokoranta debía pagar las indemnizaciones establecidas, el Käräjäoikeus

señaló que todo el grupo había estado consumiendo alcohol durante horas y, después, había entrado por sus propios medios en el vehículo que, a continuación, condujo Ruokoranta. Todos tuvieron que percibir que Ruokoranta se encontraba en estado de embriaguez. Con arreglo al artículo 7, apartado 3, de la Ley del seguro del automóvil, ninguno de ellos tiene derecho a exigir una indemnización a la compañía aseguradora, a no ser que concurra algún motivo especial, como indica dicha disposición.

22. El Käräjaoikeus declaró en relación con Paananen que, debido a sus lesiones muy graves y permanentes, y habida cuenta de las circunstancias económicas de Ruokoranta, la pérdida de la indemnización sería irrazonable y resolvió que la indemnización concedida a Paananen sería abonada por la compañía aseguradora del vehículo conducido por Ruokoranta. Respecto a Katja Candolin y a Viljaniemi, a juicio del Käräjaoikeus, no existían motivos especiales para que el asegurador abonase la indemnización.

23. En apelación, el Turun Hovioikeus declaró que, habida cuenta del grado de culpabilidad de Ruokoranta, no procedía reducir, debido a su situación económica o

por el hecho de que los ocupantes habían contribuido al daño que habían sufrido, las indemnizaciones que estaba obligado a pagar. En relación con la indemnización de los daños por la compañía aseguradora, el Hovioikeus modificó la sentencia del Käräjaoikeus y declaró que dicha compañía tampoco estaba obligada a abonar las indemnizaciones a Paananen.

24. En casación ante el Korkein oikeus, Katja Candolin, Viljaniemi y Paananen solicitan que se condene a la compañía aseguradora del vehículo a abonar las indemnizaciones. El Korkein oikeus decidió, mediante resolución de 19 de diciembre de 2003, plantear ante el Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) El artículo 1 de la Tercera Directiva [...], con arreglo al cual el seguro cubre la responsabilidad por los daños corporales derivados de la circulación del vehículo y sufridos por los ocupantes, con excepción del conductor, o alguna otra disposición o principio de Derecho comunitario, ¿establecen restricciones respecto a la valoración, con arreglo al Derecho nacional, de la importancia de la participación del ocupante en la producción del daño que ha sufrido en relación con su derecho a percibir la indemnización con cargo al seguro obligatorio de vehículos?

2) ¿Es conforme con el Derecho comunitario, en una situación distinta de los supuestos indicados en el artículo 2, apartado 1, párrafo segundo, de la Segunda Directiva [...], excluir o limitar, basándose en la conducta de un ocupante de un vehículo, su derecho a percibir una indemnización con cargo al seguro obligatorio de vehículos por los daños sufridos en un accidente de tráfico? ¿Puede ser éste el caso, por ejemplo, cuando una persona ha ocupado un vehículo pese a que podía haber comprendido que el peligro de accidente y de sufrir lesiones era mayor de lo normal?

Comisión y Paananen. Dado que los Gobiernos finlandés, sueco, austriaco, alemán y noruego, y la compañía de seguros Pohjola, han formulado argumentos más o menos similares, salvo algunas excepciones, los analizaré en mi resumen de las alegaciones más importantes del Gobierno finlandés.

3) ¿Se opone el Derecho comunitario a tomar en consideración el estado de embriaguez del conductor como un factor que influye en su capacidad para conducir el vehículo de un modo seguro?

26. El Gobierno finlandés considera que el Derecho comunitario no tiene como finalidad armonizar los regímenes de responsabilidad civil, tal como se deriva de la sentencia Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira,⁵ en la que el Tribunal de Justicia declaró que el Derecho comunitario no establece qué tipo de responsabilidad civil, por riesgo o por culpa, debe cubrir el seguro.

4) ¿Se opone el Derecho comunitario a que el derecho del propietario de un vehículo que viaja como ocupante en él a percibir una indemnización por daños corporales con cargo al seguro obligatorio de vehículos sea valorado más estrictamente que el de otros ocupantes por haber permitido que una persona en estado de embriaguez condujera su vehículo?»

Las Directivas sólo establecen la obligación de garantizar que la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos esté cubierta por un seguro. Por tanto, los Estados miembros son competentes para determinar qué régimen de responsabilidad civil se aplica a los accidentes de tráfico.

V. Observaciones de las partes

25. Al analizar las observaciones, abordaré especialmente las del Gobierno finlandés, la

5 — Sentencia de 14 de septiembre de 2000 (C-348/98, Rec. p. I-6711), apartados 23, 28 y 29.

27. El Derecho comunitario no establece ninguna restricción en relación con la apreciación, en cada caso concreto, de la importancia de la participación de la víctima en la producción del daño. Según el Derecho nacional relativo a la responsabilidad civil, las víctimas que hayan contribuido a la producción del daño no serán indemnizadas o no lo serán totalmente. Corresponde al juez nacional determinar en qué medida debe aplicarse la normativa general relativa a la responsabilidad civil en cada caso concreto.

28. La indemnización puede limitarse o excluirse en caso de que la víctima haya asumido conscientemente un mayor riesgo de que se produzca un accidente. El juez puede limitar o denegar la indemnización, con arreglo a los principios generales de la responsabilidad civil, cuando una persona ocupa un vehículo sabiendo que durante el viaje el riesgo de sufrir daños es mayor que el normal. El Derecho comunitario no se opone a que se tome en consideración el estado de embriaguez del conductor para apreciar si procede limitar la indemnización. Además, el Derecho comunitario tampoco debería oponerse a que tenga consecuencias más graves para el propietario de un automóvil que estaba entre los ocupantes el hecho de haber permitido que otra persona que se encontraba bajo los efectos del alcohol condujera su vehículo. El Gobierno austriaco señala también que el propietario o el poseedor de un vehículo, en tanto que víctima, no es un tercero, sino que tiene una relación contractual con el asegurador, por lo que la responsabilidad del propietario del vehículo debe ser apreciada de modo más estricto que la de los demás ocupantes.

29. Según el Gobierno alemán, las Directivas sólo tienen por objeto la relación jurídica entre el asegurador del vehículo y el propietario de éste. Las Directivas no regulan la relación jurídica entre la persona responsable del accidente y las víctimas. A esta cuestión resulta aplicable la normativa nacional en materia de indemnización y responsabilidad civil.

30. Los Gobiernos sueco y austriaco matizan. El Gobierno sueco afirma que la adaptación de la indemnización no puede implicar que se excluya totalmente el derecho de indemnización de determinada categoría de personas o de determinado tipo de daños. El Gobierno austriaco considera que el contrato de seguro obligatorio no puede prever que el asegurador esté facultado para limitar o excluir su obligación de indemnización a los ocupantes en caso de embriaguez del conductor del vehículo.

31. En opinión de la Comisión, las cuestiones prejudiciales se refieren a la relación entre el asegurador y la persona que ha sufrido el daño. La cuestión de la responsabilidad de la víctima y de la eventual obligación de indemnización, que está relacionada con la responsabilidad, debe responderse con arreglo al Derecho nacional.

32. Sin embargo, la Comisión estima que el contrato de seguro obligatorio no puede prever la exclusión de la indemnización por daños corporales y materiales sufridos por los ocupantes de un vehículo asegurado,⁶ en particular, cuando el conductor se encontraba en estado de embriaguez. La Comisión se remite, en especial, a la sentencia Ruiz Bernáldez para fundamentar su argumentación.⁷ De dicha sentencia se deriva que el Tribunal de Justicia tiene en cuenta la situación causada por las propias víctimas, pero sólo en los casos previstos en el artículo 2, apartado 1, párrafo primero, de la Segunda Directiva, en el que se enumeran los casos especiales en que se excluye el seguro.

33. Además, el Derecho comunitario se opone a una apreciación más estricta de la conducta del propietario del vehículo que se encontraba en éste como ocupante, dado que el artículo 1 de la Tercera Directiva sólo distingue, a efectos de indemnización, entre el conductor y los ocupantes.

34. Paananen considera que se deriva de las Directivas que el seguro del vehículo debe cubrir la indemnización de todos los ocupantes, salvo el conductor. Sólo en circunstancias excepcionales puede denegarse la

indemnización. Paananen destaca que la indemnización del daño debe ser la regla general dado que para los ocupantes es imposible demostrar que no conocían el estado de embriaguez del conductor.

VI. Apreciación

35. Mediante sus cuestiones, el juez remitente desea averiguar en esencia si los Estados miembros están facultados para establecer en su legislación nacional exclusiones del derecho de indemnización de los ocupantes, resultante del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, distintas de las previstas en las citadas Directivas. Si los Estados miembros no pueden establecer exclusiones distintas de las prescritas por las Directivas, entonces habrá que determinar si el Derecho nacional puede excluir total o parcialmente el derecho de indemnización del ocupante que ha sufrido daños y que sabía o debería haber sabido que el conductor del vehículo conducía bajo los efectos del alcohol en el momento del accidente. Finalmente, se plantea la cuestión de si la conducta del propietario de un vehículo que se encontraba en él como ocupante puede ser apreciada de modo más estricto que la de los demás ocupantes por el hecho de haber permitido que condujera su vehículo una persona que se encontraba bajo los efectos del alcohol.

6 — Véase la sentencia de 28 de marzo de 1996, Ruiz Bernáldez, (C-129/94, Rec. p. I-1829, parte dispositiva, segundo párrafo, séptima frase, en relación con el artículo 1 de la Tercera Directiva).

7 — Citada en la nota 6, véanse los puntos 18 a 21.

A. *Observación previa*

36. Las tres Directivas contienen disposiciones mínimas sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos. La Primera Directiva prevé el establecimiento en todos los Estados miembros de un seguro obligatorio que cubra los daños causados en el territorio de la Comunidad. Al principio, se permitió a los Estados miembros determinar la cobertura de los daños y los requisitos del seguro obligatorio. En 1984, mediante la Segunda Directiva, se establecieron normas mínimas sobre el alcance de la cobertura obligatoria de los daños materiales y corporales objetivando los riesgos derivados de la circulación dentro de la Comunidad Europea. Posteriormente, la Tercera Directiva amplió el ámbito de aplicación *ratione personae* a ocupantes del vehículo distintos del conductor.

37. Los Estados miembros tienen la obligación, con arreglo a esas tres Directivas, de velar por que cada poseedor o usuario de un vehículo transmita, mediante un contrato de seguro, su responsabilidad civil relativa a dicho vehículo a una compañía aseguradora.⁸ Además, todas las pólizas de seguro obligatorio en materia de responsabilidad civil derivada del uso del vehículo deben cubrir⁹ todo el territorio de la Comunidad y garantizar, basándose en una prima única, la

cobertura exigida por la legislación de cada Estado miembro.¹⁰ Mediante la armonización de la cobertura a escala comunitaria se garantiza a las víctimas una indemnización suficiente cualquiera que sea el Estado miembro en que se haya producido el siniestro.¹¹

38. Mediante las Directivas se pretende garantizar la libre circulación tanto de los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la Comunidad como de los ocupantes de dichos vehículos y, por otra parte, garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciban un trato comparable, sea cual fuere el lugar de la Comunidad en que haya ocurrido el accidente.¹²

39. La protección de las víctimas ocupa un lugar importante en las tres Directivas. Aunque la protección de las víctimas ya constituía un interés fundamental con arreglo a la Primera Directiva, la Segunda y Tercera Directivas mejoran y amplían la posición jurídica de las posibles víctimas. Estas dos últimas Directivas tienen como finalidad eliminar ciertas carencias del sistema que, en parte, sólo se pusieron de manifiesto con el transcurso del tiempo. Para mejorar la posición jurídica de las víctimas,

8 — Artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva.

9 — Artículo 3, apartado 2, de la Primera Directiva.

10 — Artículo 2 de la Tercera Directiva.

11 — Quinto considerando de la Segunda Directiva.

12 — Véase la sentencia Ruiz Bernáldez, citada en la nota 6, apartado 13.

la Segunda Directiva establece que determinadas cláusulas de exclusión no son aplicables a las víctimas. Además, el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva permite expresamente «cualquier otra práctica más favorable a las víctimas».¹³ En la Tercera Directiva se amplió el círculo de víctimas para proteger a una «categoría, especialmente vulnerable, de posibles víctimas», es decir, los ocupantes.

B. ¿Están facultados los Estados miembros para establecer en su legislación nacional exclusiones del derecho de indemnización de los ocupantes, resultante del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, distintas de las previstas en las citadas Directivas?

40. El legislador finlandés estableció una disposición específica en relación con el derecho de los ocupantes a exigir al asegurador del vehículo una indemnización por los daños corporales sufridos en caso de que el conductor se hubiera encontrado en estado de embriaguez (artículo 7, apartado 3, de la Ley del seguro del automóvil). Esta disposición estaba vigente en el momento de los hechos. Dicha disposición prescribe que el asegurador sólo indemnizará los daños del conductor que se encontraba bajo los efectos del alcohol si existe un motivo especial para

ello. Asimismo, los daños de los ocupantes que se encontraban en el vehículo en el momento del accidente y que sabían o deberían haber sabido en qué estado se encontraba el conductor sólo serán indemnizados si existe un motivo especial para ello.

41. El artículo 2, apartado 1, de la Segunda Directiva establece ciertas exclusiones admisibles de la cobertura, que sólo tienen vigencia en el marco de la relación contractual entre el asegurado y el asegurador, y que no pueden oponerse a los terceros víctimas de un accidente. El párrafo segundo del apartado 1 prevé una excepción. Cuando el asegurador pueda probar que las personas que ocupaban voluntariamente el vehículo que provocó el daño sabían que el vehículo era robado, podrá oponer esta circunstancia a los ocupantes.

42. Mediante esta última disposición, el legislador comunitario ha querido establecer una excepción a la norma según la cual las disposiciones legales o las cláusulas contractuales de una póliza de seguros no pueden oponerse a los ocupantes ni a los terceros que hayan sido víctimas de una accidente. Dicha excepción debe interpretarse de modo restrictivo y exhaustivo, dado que diverge de la norma general.¹⁴ Cualquier otra interpretación tendría como consecuencia que los

13 — Véanse las conclusiones del Abogado General Lenz en el asunto en el que se dictó la sentencia Ruiz Bernáldez, citada en la nota 6, punto 23.

14 — Véase también la sentencia del Tribunal de la AELC, de 17 de noviembre de 1999, Storebrand and Finanger, Report of EFTA Court 1999, p. 119, apartado 25.

Estados miembros podrían limitar la indemnización de los daños sufridos por los ocupantes que han sido víctimas de un accidente de tráfico a determinados tipos de daños, lo cual provocaría diferencias de trato entre las víctimas según el lugar en que se hubiera producido el accidente, que es precisamente lo que las Directivas pretenden evitar.¹⁵

43. Esta interpretación del artículo 2 de la Segunda Directiva se ve reforzada por el artículo 1 de la Tercera Directiva, en el que se extiende el círculo de las víctimas a los ocupantes, para proteger a esta categoría, especialmente vulnerable, de víctimas potenciales. Mediante esta medida, el legislador comunitario ha querido conscientemente ampliar el grupo de destinatarios de la protección conferida por las Directivas. Sobre la base de la finalidad de la Directiva, es decir, la protección de las víctimas, considero que una disposición nacional que excluya de entrada automáticamente toda cobertura es contraria a las tres Directivas.

44. El artículo 7, apartado 3, de la Ley del seguro del automóvil finlandesa excluye totalmente la indemnización a determinadas categorías de asegurados en relación con determinados elementos de su comportamiento. Esta disposición establece una presunción de culpabilidad compartida de las personas que ocupan un vehículo cuando el conductor se encuentra en estado de embria-

guez. En el punto 42 he llegado a la conclusión de que el artículo 2, apartado 1, párrafo segundo, de la Segunda Directiva establece una enumeración exhaustiva de los casos en que el asegurador puede oponer frente a los ocupantes disposiciones legales o cláusulas contractuales de una póliza de seguro. Por tanto, los Estados miembros no están facultados para establecer en su legislación nacional exclusiones del derecho de indemnización de los ocupantes, resultante del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, distintas de las previstas en las citadas Directivas.

45. A este respecto aún quiero añadir que, en consecuencia, una compañía de seguros no puede denegar la indemnización a los ocupantes víctimas de un accidente causado por un vehículo asegurado por ella invocando disposiciones legales nacionales o cláusulas contractuales. En caso contrario, los derechos que la Tercera Directiva confiere a los ocupantes serían ilusorios.

46. Por tanto, mi respuesta a la cuestión formulada en el punto 35 es que el Derecho comunitario se opone a que puedan invocarse frente a los ocupantes exclusiones de la cobertura del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles distintas de las establecidas en el artículo 2, apartado 1, párrafo segundo, de la Segunda Directiva.

15 — En este sentido, la sentencia Ruiz Bernáldez, citada en la nota 6, apartado 19, así como la sentencia del Tribunal de la AELC citada en la nota 14, apartado 24.

C. ¿Puede el Derecho nacional excluir total o parcialmente el derecho de indemnización del ocupante que ha sufrido daños y que sabía o debería haber sabido que el conductor del vehículo conducía bajo los efectos del alcohol en el momento del accidente?

47. Las Directivas no contienen disposiciones específicas en relación con la elección de un determinado tipo de responsabilidad. Como se deriva de la sentencia Mendes Ferreira y Delgado Correira Ferreira, en principio, el Derecho nacional regula el alcance de la responsabilidad de los ocupantes.¹⁶ En dicha sentencia el Tribunal de Justicia declaró que «en el estado actual del Derecho comunitario, los Estados miembros tienen libertad para definir el régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros derivados de la circulación de los vehículos, pero están obligados a garantizar que la responsabilidad civil aplicable según su Derecho nacional esté cubierta por un seguro conforme con las disposiciones de las [...] Directivas [...]».

48. Los Estados miembros tienen, por lo menos parcialmente, un margen de apreciación para determinar la extensión de la obligación de indemnización en cada caso concreto. El alcance de una eventual culpabilidad compartida de la víctima y sus consecuencias en relación con su derecho de indemnización están regulados, en principio, por el Derecho nacional. Si, con arreglo al Derecho nacional, se comprueba la responsabilidad del conductor y se constata un derecho de indemnización de las víctimas, el asegurador estará obligado a

abonarla teniendo en cuenta las Directivas. Éstas se oponen a que el asegurador pueda limitar o excluir el pago de la indemnización invocando la legislación nacional. Corresponde al juez nacional, en cada caso concreto y habida cuenta de las circunstancias, determinar la indemnización y, en su caso, limitarla con arreglo a los principios generales relativos a la responsabilidad civil.

49. No obstante, la aplicación del Derecho nacional relativo a la responsabilidad civil no puede tener como consecuencia que las disposiciones materiales de la Directiva queden vacías de contenido.

50. Por lo general, raramente puede imputarse al ocupante, que es un sujeto pasivo en la circulación, culpa por el accidente. No obstante, cuando una persona ocupa un vehículo sabiendo que durante el viaje el riesgo de sufrir daños es mayor que el normal, asume un mayor riesgo de accidente. Se puede considerar que este comportamiento constituye una forma de culpabilidad compartida. Dicha forma de culpabilidad compartida no puede tener como consecuencia, de pleno derecho, que se oponga, por definición, a todo derecho de indemnización.

51. Sólo en situaciones excepcionales puede reducirse el importe de la indemnización de

16 — Citada en la nota 5, punto 29.

las víctimas debido a una valoración individual de su conducta.¹⁷ La cuestión de si en el presente asunto debe suceder efectivamente así depende de las circunstancias, en particular, de si el comportamiento de la víctima en la situación concreta creó un peligro grave y si, como ocupante, era consciente de dicho peligro. Corresponde al juez nacional apreciar esta cuestión.

52. Por tanto, mi respuesta a la segunda cuestión es que el Derecho comunitario no se opone a que el Derecho nacional limite parcialmente el derecho de indemnización del ocupante, al que pueda imputarse un grado de culpa, que ha sufrido daños y que sabía o debería haber sabido que el conductor del vehículo conducía bajo los efectos del alcohol en el momento del accidente. Corresponde al juez nacional valorar esta cuestión mediante una apreciación individual basada en las circunstancias.

D. ¿Debe apreciarse la conducta del propietario de un vehículo que se encontraba en él como ocupante de modo más estricto que la de los demás ocupantes por el hecho de haber permitido que condujera su vehículo una persona que se encontraba bajo los efectos del alcohol?

53. Como indica acertadamente la Comisión, la Directiva sólo distingue entre el

conductor y los demás ocupantes respecto a la indemnización. El artículo 1 de la Tercera Directiva establece que el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles cubrirá la responsabilidad por daños corporales de todos los ocupantes, con excepción del conductor, derivados de la circulación de un vehículo. En el séptimo considerando de la Segunda Directiva se indica que en interés de las víctimas los efectos de determinadas cláusulas de exclusión estén limitados a las relaciones entre el asegurador y el responsable del accidente.

54. De lo anterior se deriva que cuando un conductor, que no sea el poseedor o el titular de la matrícula de un vehículo, causa un accidente, y el ocupante es el que ha celebrado el contrato de seguro del automóvil, la relación jurídica entre el tomador del seguro y el asegurador se trasmite al causante del daño. El tomador del seguro original sólo tiene, en tal situación, una relación jurídica con el asegurador en su condición de víctima. Como se indicó en el punto 39, la protección de las víctimas ocupa un lugar importante en las tres Directivas.

55. Por tanto, la conducta del propietario de un vehículo que se encontraba en él como ocupante no puede ser apreciada de modo más estricto que la de los demás ocupantes por el hecho de haber permitido que condujera su vehículo una persona que se encontraba bajo los efectos del alcohol.

17 — Véase la sentencia del Tribunal de la AELC citada en la nota 14, apartado 26.

VII. Conclusión

56. Sobre la base de las anteriores consideraciones, propongo al Tribunal de Justicia que responda las cuestiones formuladas por el Korkein oikeus del siguiente modo:

- «1) El Derecho comunitario se opone a que el asegurador pueda invocar frente a los ocupantes exclusiones de la cobertura del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles distintas de las establecidas en el artículo 2, apartado 1, párrafo segundo, 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.

- 2) 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, la Directiva 84/5 y 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, no se oponen a que el Derecho nacional excluya parcialmente el derecho de indemnización del ocupante, al que pueda imputarse un grado de culpa, que ha sufrido daños y que sabía o debería haber sabido que el conductor del vehículo conducía bajo los efectos del alcohol en el momento del accidente. Corresponde al juez nacional valorar esta cuestión mediante una apreciación individual basada en las circunstancias.

- 3) Las Directivas 72/166, 84/5 y 90/232 se oponen a que la conducta del propietario de un vehículo que se encontraba en él como ocupante pueda ser apreciada de modo más estricto que la de los demás ocupantes por el hecho de haber permitido que condujera su vehículo una persona que se encontraba bajo los efectos del alcohol.»