

**El alcance de las coberturas del Seguro de RC Autos a la luz del Derecho Europeo
por M^a José Fernández Martín**

**SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DEL AELC
De 20 de junio de 2008**

Traducción¹

(El seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos a motor - Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE y 90/232/CEE del Consejo –Derecho a obtener una indemnización por el perjuicio no-económico (daño no patrimonial). - Condiciones de la responsabilidad del Estado - violación suficientemente caracterizada)
En el caso E-8/07,

Solicitud a la Corte (en virtud del artículo 34 del Acuerdo entre los países del Espacio Económico Europeo sobre el establecimiento de un Órgano de Vigilancia y un Tribunal de Justicia) formulada por el Oslo tingrett (Tribunal de Distrito de Oslo), Noruega, en un asunto pendiente entre Celina Nguyen y el Estado noruego, representado por el Justis-og politidepartementet (el Ministerio de Justicia y la Policía) relativa a la interpretación del Acuerdo sobre el EEE, con especial referencia a los siguientes actos mencionados en el anexo IX:

- La Ley a que se refiere el punto 8 del Anexo IX (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 responsabilidad civil derivada de la utilización de vehículos a motor, y del cumplimiento de la obligación de asegurar esta responsabilidad, en lo sucesivo la "Primera Directiva");

- La Ley se hace referencia en el punto 9 del Anexo IX (Segunda Directiva del Consejo 84/5/CEE, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada del uso de los vehículos a motor, en lo sucesivo la "Segunda Directiva");

- La Ley a que se refiere el punto 10 del Anexo IX (Tercera Directiva del Consejo 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada del uso de los vehículos a motor, en lo sucesivo la "Tercera Directiva"); (en lo sucesivo denominadas colectivamente "las Directivas" o las "Directivas del seguro de automóviles").

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA, compuesto por: Carl Baudenbacher, Presidente, Thorgeir Örlýgsson (Juez Ponente) Ola y Mestad (ad hoc), Jueces Secretario: Skúli Magnússon,

Habiendo examinado las observaciones escritas presentadas en nombre de:

- El demandante, representado por Christian Lundin, abogado;
- El demandado, representado por Karin Fløistad, abogado, de la Oficina Fiscal General (Asuntos Civiles), en calidad de agente;
- El Reino de Bélgica, representado por Liesbet Van den Broeck, Adjunto a la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Administración Pública Federal para Relaciones Exteriores, Comercio Exterior y Cooperación para el Desarrollo, en calidad de Agente;
- El Órgano de Vigilancia, representado por el Bjørnar Alterskjær, Oficial Superior, y Florencia Simonetti, funcionario del Departamento de Legal & Asuntos Ejecutivo, en calidad de agentes;
- La Comisión de las Comunidades Europeas, representada por Nicola Yerrell, miembro de su Servicio Jurídico, en calidad de Agente,

Visto el informe para la vista, después de haber oído los informes orales de la demandante, representada por el abogado Tom Sørum, el demandado, representado por Ketil su Agente Boe Moen, la Autoridad del Órgano de Vigilancia, representada por su agente Bjørnar Alterskjær y de la Comisión de las Comunidades Europeas, representada por su agente Nicola Yerrell, en la vista de 16 de abril de 2008,

Dicta la siguiente Sentencia

I.- Hechos y procedimiento

1) Mediante una consulta de fecha 14 de septiembre de 2007, registrada en el Tribunal de Justicia el 17 de septiembre de 2007, el Tribunal de Distrito de Oslo presentó una solicitud de una Opinión Consultiva (cuestión prejudicial) en un asunto pendiente entre Celina Nguyen (en lo sucesivo, la "Demandante") y el Estado noruego, representado por el Ministerio de Justicia y la Policía (en adelante, "Demandado").

2) La demandante perdió a su marido y dos hijos en un accidente de tráfico el 8 de diciembre de 2002. La demandante resultó físicamente herida leve, pero ha venido sufriendo importantes dolencias psicológicas desde

¹ Reseña de la publicación de la sentencia Base de Datos de SEPIN

la fecha del accidente. El conductor del vehículo que causó el accidente conducía bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

3) Mediante sentencia de 7 de junio de 2005, Halden tingrett (Tribunal de Distrito de Halden) condenó al conductor a un año y seis meses de prisión por homicidio, y, entre otras cosas, por conducción en estado de embriaguez, y por haber infligido un daño psicológico considerable a la demandante. El conductor también fue condenado al pago a la demandante de una indemnización de NOK 400. 000 (sobre EUR 48 000) para cubrir sus perjuicios no-económicos (daño no patrimonial).

Según la consulta planteada en la cuestión prejudicial, la reparación no es en sí un castigo, sino una forma civil de la responsabilidad extracontractual dentro del derecho a ser compensado por el perjuicio no-económico sufrido ("dolor y sufrimiento"). La reparación puede ser impuesta en los dos procedimientos: penal y civil. La condición previa para poder verificar, en un proceso penal, una imposición personal de la obligación de reparar es que la persona que haya causado un perjuicio haya actuado con una culpa cualificada (dolo o culpa grave).

4) El autor del daño no pagó la indemnización concedida a favor de la demandante y, a la vez, la reparación concedida a la demandante no pudo ser reclamada a la compañía de seguros que cubría a la persona que había causado el perjuicio, ya que explícitamente el derecho noruego contiene una expresa exclusión de tal reparación dentro de la cobertura del seguro obligatorio.

5) El 11 de septiembre de 2006, la demandante presentó una demanda ante el Tribunal de Distrito de Oslo contra el Estado Noruego basada en la reclamación de una indemnización por incorrecta aplicación de las Directivas del seguro de Responsabilidad Civil de Vehículos a motor. El demandante sostiene que es contrario a las Directivas excluir la reparación del daño no patrimonial de la cobertura del seguro y que ello constituye una violación suficientemente grave como para entrañar la responsabilidad del Estado en las condiciones establecidas en la ley del Tribunal de la EFTA. Sobre esta base, reclama una indemnización, que corresponde a la indemnización que no se le ha sido pagada.

6) El Tribunal de Distrito de Oslo decidió presentar una solicitud de Opinión Consultiva a los países del Tribunal AELC (Cuestión prejudicial) sobre las cuestiones siguientes:

1. ¿Es compatible con las Directivas del seguro de vehículos a motor, excluir la reparación de las pérdidas no económicas ("dolor y sufrimiento") del sistema de Seguro Obligatorio en virtud de la legislación nacional?

2. Si la pregunta se responde en sentido negativo: Siendo una exclusión a la cobertura de seguro tal y como se menciona en la pregunta 1, ¿Constituye una grave violación de las Directivas sobre el seguro de los vehículos a motor, de entidad suficiente como para poder implicar la responsabilidad del Estado?

II jurídico

Derecho Nacional Noruego:

7) La obligación de concertar los seguros de responsabilidad civil para cubrir los daños causados por los vehículos a motor está regulado por la Ley de responsabilidad del automóvil noruega de 3 de febrero de 1961 (lov 3. Febrero 1961 om ansvar para Skade som motorvogner gjer (bilansvarslova), en lo sucesivo la "Ley de responsabilidad civil de automóviles"). La Ley establece que los perjudicados tienen una acción directa frente a la compañía de seguros por los daños personales y daños a la propiedad causados por un vehículo de motor. La responsabilidad no está condicionada a la culpa del conductor o de los demás. La parte perjudicada puede reclamar una indemnización directamente de la compañía de seguros como una cuestión de responsabilidad objetiva estricta. El artículo 4 Ley de responsabilidad de la automoción dice lo siguiente:

“Cuando un vehículo de motor cause un perjuicio, el perjudicado puede reclamar una indemnización de la compañía de seguros con la que el vehículo se ha asegurado, de conformidad con el capítulo IV, incluso si uno no tiene la culpa de la lesión.”

8) El seguro cubre la pérdida económica. Además, se deberá cubrir la indemnización por una lesión permanente, pero no la reparación. Esto se desprende de la sección 6 (Evaluación de la indemnización) de la Ley, que regula la forma en que el pago de seguros se determina. La Sección 6 dice: *La indemnización se determina de acuerdo a las normas generales sobre responsabilidad civil, salvo como se disponga otra cosa.* La Ley se aplica también a la indemnización por lesiones permanentes en virtud del artículo 3-2 de la Ley Penal de 13 de junio de 1969 n ° 26, pero no da derecho a una indemnización (reparación) respecto de una lesión no-económica. (Perjuicio no patrimonial)

9) Según la consulta formulada por el órgano jurisdiccional nacional noruego, la Sección 6, en el párrafo primero establece que la cuantía de la indemnización se determinará de acuerdo con las normas ordinaria de la indemnización que se encuentran en la Ley Penal de 13 de junio de 1969 n ° 26 (skadeserstatningsloven 13. Juni 1969 nr. 26, en lo sucesivo, "la Ley de Delitos"). Sección 3-1, primer párrafo de la Ley de Delitos dice: *“La Indemnización por daños personales cubrirá el perjuicio sufrido, la pérdida de futuro ingresos y gastos que las lesiones se presumen van a ocasionar a la parte perjudicada en el futuro”.*

10) Además de cubrir la pérdida económica, la compañía de seguros cubrirá las indemnizaciones por lesiones permanentes en virtud de la Ley de Delitos si las condiciones generales de la responsabilidad civil se cumplen. Esto se desprende de la Sección 6, segundo párrafo de la Ley de Responsabilidad de Automóviles. La indemnización de las lesiones permanentes no es una compensación económica por pérdida, sino una cantidad para compensar la disminución de la calidad de vida. La condición de base que es que las lesiones infligidas a la parte lesionada sean duraderas y significativas según los criterios médicos.

11) La Sección 6, segundo párrafo de la Ley de responsabilidad civil de automóviles prescribe que el Seguro obligatorio de accidentes de tráfico no cubre la reparación del perjuicio no-económico ("dolor y sufrimiento"). Esta es la exclusión a que se refiere el caso pendiente ante el tribunal de distrito de Oslo.

12) La obligación de reparar el perjuicio no patrimonial se convierte en una exclusión de cobertura para el asegurador si la persona que ha causado el daño lo hizo intencionalmente o con negligencia grave. La reparación se concede y el importe de la reparación se determina sobre la base de una evaluación general de lo que es razonable en virtud de la circunstancias. Por lo tanto, los perjudicados o sus supérstites no tienen derecho a reclamar del asegurador ninguna indemnización ni reparación, aunque en la práctica la reparación sea normalmente concedida si se dan las condiciones para que se cumplan.

La compensación está regulada en la Sección 3-5 (indemnización para daños no patrimoniales) de la Ley de Delitos, que dice lo siguiente:

"Cualquier persona que intencionalmente o por negligencia grave ha (a) causado daños personales ...Puede, (independientemente de que la indemnización por una lesión permanente se pague en virtud de la Sección 3-2 normalizado o indemnización se pague en virtud de la Sección 3-2a,) ser condenada a pagar a la víctima una cantidad no periódica que el tribunal considere razonable como indemnización (reparación) por haber infligido dolor y sufrimiento o cualquier otro daño o perjuicio de tipo no patrimonial ..."

"Cualquier persona que intencionalmente o por negligencia grave ha causado a otra persona la muerte puede ser condenada a pagar al cónyuge, la ley común-cónyuge ["samboer"], hijos o padres del fallecido, reparación tales como la mencionada en el párrafo precedente."

13 En su petición, el Tribunal de Distrito de Oslo afirma que es evidente que la reparación, además de tener una función disuasoria individual para el autor del daño, también tiene el propósito de proporcionar una indemnización a la parte lesionada por los daños infligidos.

La legislación del EEE.

14) Artículo 1 (2) de la Primera Directiva dice lo siguiente: *"Perjudicado" significa cualquier persona que tenga derecho a indemnización con respecto a cualquier pérdida o daño causado por un vehículo;*

15) Artículo 3 (1) de la Primera Directiva dice lo siguiente: *Cada Estado miembro, sin perjuicio del artículo 4, debe tomar todas las medidas apropiadas para asegurarse de que la responsabilidad civil respecto de la utilización de los vehículos normalmente estacionados en su territorio est cubierta por un seguro. El alcance de la responsabilidad cubierta y los términos y las condiciones de la cobertura se determinará sobre la base de estas medidas.*

16) Artículo 1 (1) y 1 (2) de la Segunda Directiva dice lo siguiente:

1. El seguro contemplado en el artículo 3 (1) de la Directiva 72/166/CEE obligatoriamente los daños a la propiedad y lesiones personales.

2. Sin perjuicio de las mayores garantías que los Estados miembros podrán establecer, cada Estado miembro exigirá que los importes por los que dicho seguro sea son obligatorias por lo menos:

- En el caso de lesiones personales, 350 000 Ecus, donde sólo hay una víctima; donde más de una víctima está implicada en una sola reivindicación, esta cantidad se multiplicado por el número de víctimas,

...

17) Artículo 1 de la Tercera Directiva dice lo siguiente:

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo segundo del Artículo 2 (1) de la Directiva 84/5/CEE, el seguro contemplado en el artículo 3 (1) de la Directiva 72/166/CEE debe cubrir la responsabilidad por lesiones personales a todos los pasajeros, excepto el conductor, derivados de la utilización de un vehículo.

...

18) Se hace referencia al informe para la vista para una más completa consideración del marco legal, los hechos, el procedimiento y las observaciones escritas presentadas a la Corte, que se han de mencionar o discutir en lo sucesivo, sólo en la medida que sea necesario para las argumentaciones del Tribunal.

III Apreciación del Tribunal de Justicia

La primera pregunta

19) Mediante la primera cuestión, el tribunal de distrito de Oslo se pregunta, en el fondo, si es compatible con las Directivas del Seguro de Responsabilidad Civil de vehículos a motor, excluir la indemnización de los perjuicios no patrimoniales ("dolor y sufrimiento") del sistema de seguro obligatorio en virtud de una legislación nacional.

20) La demandante sostiene que de la redacción y el objetivo de las Directivas se desprende que la responsabilidad civil en que basa la reclamación de la indemnización ha de estar cubierta por el seguro de responsabilidad civil obligatorio. El demandante también alega que toda la responsabilidad civil respecto de la utilización de vehículos a motor deben estar cubiertas por el seguro, y se refiere a la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en el asunto C-348/98 Ferreira [2000], p. 1-6711 (en lo sucesivo denominado "Ferreira").

21) La parte demandada llega a la conclusión de que de la redacción y el espíritu de las Directivas, la compensación por el perjuicio no patrimonial queda fuera de su alcance. La parte demandada señala el carácter especial de la institución de la reparación de daños en virtud de la ley noruega. La Demandada subraya que aunque la institución tiene una función compensatoria, su carácter principal es de naturaleza penal. La Demandada no cuestiona que la clasificación con arreglo al Derecho nacional es en sí mismo decisivo para la evaluación de si reparación entra dentro de las directivas o no. La responsabilidad civil es un concepto autónomo respecto de las Directivas. Desde el punto de vista del demandado, las características de la institución de reparación en virtud de la legislación noruega, no obstante, está inmersa en el ámbito de aplicación de las Directivas.

22) El Reino de Bélgica, el Órgano de Vigilancia y la Comisión de las Comunidades Europeas argumentan a favor de la Demandante.

23) Con carácter preliminar, el Tribunal recuerda que las Directivas del seguro de automóviles están diseñados para garantizar la libre circulación de los vehículos de motor normalmente basado en el EEE y de las personas que viajaban en los vehículos, y para garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciban un tratamiento comparables, independientemente de donde sea el lugar del EEE, donde el accidente se ha producido (véase Casos E-1/99 Finanger [1999] AELC Ct. Rep 119 (en lo sucesivo, "Finanger"), en párrafos 25-27; E-7/00 Helgadóttir [2000-2001] AELC Ct. Rep 246 (en lo sucesivo "Helgadóttir"), en el apartado 28 y C-537/03 Candolin [2005] p. I-5745 (en lo sucesivo, "Candolin"), en el apartado 17).

24) Las directivas no tiene por objeto armonizar las normas que en los Estados del EEE que regulan la responsabilidad civil (véase Helgadóttir, en el párrafo 30 y Ferreira, en el apartado 23). Por lo tanto, tal como se sitúa la legislación del EEE en la actualidad, los Estados del EEE son libres de determinar las normas de la responsabilidad civil aplicable a los accidentes de tráfico. Sin embargo, los Estados del EEE deben ejercer sus competencias en este ámbito en cumplimiento de la legislación del EEE. Las disposiciones nacionales que regulan la indemnización por accidentes de tráfico, por lo tanto, no pueden privar a las Directivas de su eficacia (véase, por comparación Candolin, en el párrafo 27 y 28).

25) Por otra parte, los Estados del EEE deben cerciorarse de que la responsabilidad civil derivadas de su derecho interno está cubierto por un seguro que cumpla con las disposiciones de las Directivas (véase, por comparación el asunto C-356/05 Farrell [2007], p. I-3067, en el párrafo 33 y Ferreira, en el apartado 29).

26) El Tribunal observa que las Directivas no contienen ninguna disposición explícita a excepción de una institución como es la cuestión de su ámbito de aplicación. El Artículo 1 (2) de la Primera Directiva, que define el concepto de "perjudicado" se refiere a "cualquier pérdida o daño causados por los vehículos" y el artículo 1 (1) de la Segunda Directiva y el artículo 1 de la Tercera Directiva se refieren, en particular, a "lesiones personales" en la definición de lo que está sujeto al seguro obligatorio. El texto abarca cualquier tipo de pérdida o lesión, independientemente de si es económica o no económica, y por lo tanto, no apoyan la conclusión de que ésta pueda quedar fuera del ámbito de aplicación de la Directivas.

27) En vista de lo anterior, el artículo 3 (1) de la Primera Directiva, en relación con el artículo 1 (1) y 1 (2) de la Segunda Directiva y en el artículo 1 de la Tercera Directiva, debe interpretarse como que estarán cubiertos tanto los daños por pérdidas económicas como los no patrimoniales, tales como el dolor y el sufrimiento. Una interpretación distinta sería contraria al objetivo de garantizar la libre circulación y garantizar un trato comparable a las víctimas independientemente del lugar donde, dentro del EEE, sucedan los accidentes, cf. el párrafo 23 supra.

28) La reparación, a la que se refiere el litigio principal, por su naturaleza, da una persona el derecho a obtener una indemnización de otra persona y, como tal, constituye una forma de responsabilidad civil. En este sentido, es irrelevante si la reparación puede tener un carácter penal en virtud de la legislación nacional y si lo penal es de carácter primario o secundario respecto a la función compensatoria de la institución. Ello quedo evidenciado en el Caso Ferreira, donde, entre otras cosas, se estableció que si bien las directivas no están destinadas a exigir la adopción de un tipo particular de responsabilidad, requieren que todos aspectos de la responsabilidad civil respecto la utilización de los vehículos de motor deben cubrirse, independientemente de que la responsabilidad se base en la culpa o en una situación de riesgo. Cualquier otra interpretación privaría artículo 3 (1) de la Primera Directiva, tal como se han desarrollado y modificado por la Segunda y la Tercera Directivas, de su efecto que lo que pretende, es proteger a las víctimas de accidentes de tráfico mediante el seguro obligatorio de responsabilidad civil (véase también el asunto de comparación Viegas C-166/02 [2003], p. I-7871, en los párrafos 21 y 22).

29) En vista de lo anterior, la respuesta a la primera cuestión es que no es compatible con la Primera, Segunda y Tercera Directivas de seguros de vehículos de motor la exclusión de la compensación del perjuicio no patrimonial ("dolor y sufrimiento"), que es una forma de la responsabilidad civil, desde el sistema de seguro obligatorio en virtud de la legislación nacional.

La segunda pregunta

30) Mediante la segunda cuestión, Oslo Tingrett pide, en esencia, opinión sobre si la exclusión de la reparación de los perjuicios no patrimoniales ("dolor y sufrimiento") de la cobertura del seguro obligatorio constituye una violación suficientemente caracterizada de las Directivas de los seguros de responsabilidad civil de vehículos a motor como para que pueda entrañar la responsabilidad del Estado.

31) En los casos de violación de la legislación del EEE por un Estado Contratante, el Estado Contratante está obligado a proporcionar una indemnización por los daños y perjuicios causados a los particulares y los operadores económicos, de conformidad con el principio de la responsabilidad del Estado que es una parte integrante del Acuerdo sobre el EEE, si se cumplen las condiciones establecidas en el asunto E-9/97 Sveinbjörnsdóttir [1998] AELC Ct. Rep 95, (en lo sucesivo "Sveinbjörnsdóttir"), en párrafos 62-69 y el asunto E-4/01 Karlsson [2002] AELC Ct. Rep 240 (en lo sucesivo "Karlsson"), en los párrafos 25 y 37- 48.

32) En principio, corresponde al órgano jurisdiccional nacional la competencia para evaluar los hechos del caso, y determinar si se cumplen las condiciones para declarar la responsabilidad del Estado por el incumplimiento de la legislación del EEE. La Corte podrá indicar, sin embargo, determinadas circunstancias y consideraciones que el órgano jurisdiccional nacional ha de tener en cuenta para su evaluación (véase Karlsson, en el apartado 36).

33) Por lo que respecta a la condición de la responsabilidad es necesario que el incumplimiento de la legislación del EEE debe ser suficientemente grave. El Tribunal de Justicia ya ha declarado que esto depende de si, en el ejercicio de sus competencias legislativas, un Estado del EEE ha hecho manifiesta y gravemente caso omiso de los límites en el ejercicio de sus facultades. Con el fin de determinar si se cumple esta condición, el juez nacional que conoce de una reclamación de indemnización debe tener en cuenta todos los factores que caracterizan la situación que tiene ante sí. Esos factores incluyen, entre otras cosas, la claridad y la precisión de la norma vulnerada, la medida de discreción dejado por esa norma a las autoridades nacionales, si la infracción, y los daños causados fueron intencionales o involuntarios, y si cualquier error de derecho es excusable o inexcusable (véase Karlsson, en el párrafo 38 y Sveinbjörnsdóttir, en los párrafos 68 y 69).

34) Además, si una violación de la legislación del EEE ha persistido a pesar de reiterada jurisprudencia, es evidente que la conducta en cuestión constituye una infracción y que el incumplimiento será suficientemente grave (véase Karlsson, en el apartado 40). En este sentido, el Tribunal de Primera Instancia observa que, en Ferreira, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas dictaminó que los Estados miembros deben asegurarse de que la responsabilidad civil derivadas de su derecho interno está cubierto por un seguro que cumpla con las disposiciones de las Directivas (véase el párrafo 29 de la sentencia). En el contexto del caso ante el órgano jurisdiccional nacional, es indiscutible que Noruega ha mantenido una norma de excepción de la cobertura del seguro obligatorio en la compensación por el dolor y el sufrimiento a pesar del hecho de que la reparación es una forma de responsabilidad civil.

35) En consecuencia, el Tribunal llega a la conclusión de que el mantenimiento de la norma de exclusión de la reparación del perjuicio no patrimonial ("el dolor y el sufrimiento") a partir del seguro obligatorio la cobertura de la legislación noruega constituye una violación suficientemente caracterizada de la legislación del EEE, lo que implica la responsabilidad del Estado, siempre que se cumplan las demás condiciones para la responsabilidad del Estado, tal y como está establecido en la jurisprudencia del Tribunal.

36) En vista de lo anterior, la respuesta a la segunda cuestión que la exclusión de la compensación por los perjuicios no patrimoniales ("dolor y sufrimiento"), que es una forma de la responsabilidad civil, del seguro obligatorio de automóviles en la legislación nacional constituye una violación suficientemente caracterizada del Derecho del EEE que puede entrañar la responsabilidad del Estado.

IV Costas

37 Los gastos efectuados por el Reino de Bélgica, el Órgano de Vigilancia y la Comisión de las Comunidades Europeas, que han presentado observaciones a la Corte, no son recuperables. Dado que estos procedimientos son un paso en el litigio pendiente ante Tingrett Oslo, cualquier decisión sobre las costas de la partes en esos procedimientos es una cuestión de ese tribunal.

Por estas razones,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

En respuesta a las cuestiones planteadas por Oslo Tingrett la presente dicta la siguiente

Opinión Consultiva:

1. No es compatible con la Primera, Segunda y Tercera Directivas de seguros de vehículos a motor la exclusión de la compensación por los perjuicios no patrimoniales ("dolor y sufrimiento"), que es una forma de responsabilidad civil, desde el sistema de seguro obligatorio en virtud de la legislación nacional.

2. La exclusión de la compensación por los daños no patrimoniales ("dolor y sufrimiento"), que es una forma de responsabilidad civil, en la obligación de cobertura del seguro en virtud de la legislación nacional constituye una violación grave de la legislación del EEE suficiente para que pueda entrañar la responsabilidad del Estado.

Carl Baudenbacher

Thorgeir Örylgsson

Ola Mestad

Deliverada en sesión del Tribunal en Luxemburgo a 20 de junio de 2008.

EFTA COURT

Tribunal de la Asociación Europea de Libre Comercio.

El tribunal de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) es un tribunal supranacional que abarca los tres miembros Asociación Europea de Libre Comercio que también son miembros del Espacio Económico Europeo (EEE): Islandia, Liechtenstein y Noruega. Como miembros de la EEE, los tres países tienen acceso al mercado interior de la Unión Europea y por consiguiente, están sujetos a una serie de leyes europeas. La aplicación de estas leyes, normalmente, se lleva a cabo por el Tribunal de Justicia Europeo (TJCE), sin embargo hay dificultades jurídicas para ejercitar en las instituciones de la Unión poderes sobre los Estados no-miembros por lo que el Tribunal de la AELC (EFTA) se creó para llevar a cabo la función del Tribunal de Justicia.

Desde septiembre de 1995, el Tribunal ha consistido en tres y seis jueces ad-hoc. Son nombrados por los tres Estados miembros y nombrados por sus gobiernos colectivamente a través de común acuerdo. De acuerdo con el artículo 108 (2) del Acuerdo de la Comunidad Europea sobre el Espacio Económico (EEE), de 2 de mayo de 1992, los Estados de la AELC que participan en el Acuerdo EEE establecerán un tribunal de justicia. El Art. 27 del Acuerdo entre los Estados del EEE impone la obligación de establecimiento de un Órgano de Vigilancia y un Tribunal de Justicia.

El Tribunal del EEE fue originalmente diseñado para los entonces siete Estados de la AELC -Austria, Finlandia, Islandia, Liechtenstein, Noruega, Suecia y Suiza. El 1 de enero de 1994, a partir de la entrada en vigor del Acuerdo sobre el EEE, el Tribunal asumió sus funciones con cinco jueces designados por Alemania, Austria, Finlandia, Islandia, Noruega y Suecia. Suiza no pudo ratificar el Acuerdo EEE, debido a una negativa de su referéndum. Liechtenstein lo aplazó hasta el 1 de mayo de 1995. En 1995, Austria, Finlandia y Suecia, países de la AELC se adhirieron a la UE. Desde septiembre de 1995, el Tribunal de la AELC ha consistido en tres y seis jueces ad hoc, nombrados por los jueces de los tres Estados del EEE /AELC Islandia, Liechtenstein y Noruega, y por sus gobiernos a través de común acuerdo.

Cuando el Acuerdo EEE entró en vigor el 1 de enero de 1994, la sede de la Corte fue la antigua capital de la AELC en Ginebra. Después de la adhesión de Austria, Finlandia y Suecia a la Unión Europea, se decidió colocar la sede del Tribunal de Luxemburgo, donde se encuentran el Tribunal Europeo de Justicia y del Tribunal de Primera Instancia. El 1 de septiembre de 1996, el Tribunal de la AELC se trasladó a Luxemburgo.

El Tribunal de la AELC ha seguido esencialmente el modelo de estructura del Tribunal Europeo de Justicia. La principal diferencia es que no tiene abogados generales. El Tribunal de la AELC se compone de 3 jueces ordinarios. Cada EEE / AELC Estado miembro tiene el derecho de designar a uno de los candidatos a magistrados. Los jueces son nombrados de común acuerdo por los Gobiernos de los Estados del EEE / AELC por un período renovable de seis años. Ellos son elegidos entre personas cuya independencia está fuera de toda duda y que reúnan las condiciones requeridas para el ejercicio de las más altas funciones judiciales en sus respectivos países o que sean jurisconsultos de reconocida competencia. Uno de los seis juez ad hoc está llamado a integrarse si un juez se ve impedido de participar en un caso debido a los prejuicios o enfermedad. Cada juez tiene su gabinete que consiste en que el juez, un secretario y un auxiliar administrativo.

Se encarga de garantizar el respeto del Derecho del Espacio Económico Europeo (EEE). Está La lengua de trabajo es el inglés. El Tribunal del EEE tiene jurisdicción con respecto a los Estados de la EEE que son partes en el Acuerdo EEE (en la actualidad, Islandia, Liechtenstein y Noruega). La Corte es competente principalmente para hacer frente a las acciones por infracción interpuesta por el Órgano de Vigilancia en contra de un Estado de la EEE en lo que respecta a la ejecución, aplicación o interpretación de una norma del EEE, para la solución de controversias entre dos o más Estados de la EEE, por las apelaciones sobre las decisiones adoptadas por el Órgano de Vigilancia y para dar opiniones consultivas a los tribunales en los Estados de la EEE sobre la interpretación de las normas del EEE. Por lo tanto, la jurisdicción del Tribunal de la EFTA corresponde principalmente a la jurisdicción de la Corte de Justicia de las Comunidades Europeas en los Estados EEE.

HOMOGENEIDAD

La EFTA tiene su sede en una estructura de dos pilares: la UE y los tres Estados del EEE. En esencia, el Acuerdo EEE ha ampliado el mercado único de la UE a los que participan los Estados del Área Europea de Libre Comercio (AELC). La legislación del EEE, por lo tanto, es en gran parte idéntica a la legislación de la UE. Con el fin de garantizar unas condiciones equitativas para los individuos y los agentes económicos de ambos pilares, se han establecido en el Acuerdo EEE y en el Acuerdo de Vigilancia y Jurisdicción, las disposiciones especiales de homogeneidad. En virtud de estas normas, el Tribunal de la AELC se ajustará a la jurisprudencia pertinente del Tribunal Europeo de Justicia sobre las disposiciones del Derecho comunitario que son idénticos en sustancia a las disposiciones de la legislación del EEE prestados con anterioridad a la fecha de la firma del Acuerdo sobre el EEE (2 de mayo de 1992) y ha tener debidamente en cuenta los principios establecidos por la jurisprudencia del Tribunal Europeo de Justicia consolidada después de esa fecha. La jurisprudencia del Tribunal de la EFTA está construida, de hecho, sobre la base de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia Europeo (TJCE). El Tribunal de la AELC también se refiere a la jurisprudencia del Tribunal de Primera Instancia de las Comunidades Europeas (TPI). Todos los tribunales de tres países del EEE (TJCE, TPI, Tribunal de la AELC) no sólo han hecho hincapié en la necesidad de una interpretación uniforme de la CE y la legislación del EEE, sino que han procurado activamente homogeneizar los principios interpretativos que se han consolidado.

COMUNICACIÓN CON LOS TRIBUNALES COMUNITARIOS

El Tribunal del EEE se enfrenta, en la mayoría de los casos, con cuestiones jurídicas que no han sido plenamente decididas por el Tribunal de Justicia. El Acuerdo EEE no contiene una regla escrita que obligue al Tribunal de Justicia a tener en cuenta la jurisprudencia del Tribunal de la AELC, en cuanto a la UE o la interpretación de la legislación del EEE. En la práctica, ambos tribunales comunitarios (TJCE y el TPI), hacen, sin embargo, referencia a la jurisprudencia de la Corte AELC. En cuanto a la interpretación de la legislación del EEE, el TJCE se remitió a sentencias del Tribunal del EEE con respecto a la naturaleza jurídica del Acuerdo sobre el EEE, el principio de la responsabilidad del Estado en la legislación del EEE, la libre circulación de mercancías y la libertad de establecimiento.

Al interpretar la legislación de la UE, el Tribunal comunitario encontró apoyo en la jurisprudencia del Tribunal de la AELC en los casos relativos a la Directiva sobre Televisión sin fronteras, la Directiva sobre la transferencia de empresas, el principio de precaución en el producto alimenticio ley, y el criterio de selectividad en la Ley de ayudas estatales. Abogados Generales del Tribunal Europeo de Justicia también han entrado en un diálogo judicial con el Tribunal de la EFTA. Por otra parte, el Tribunal de la AELC se refiere regularmente a los dictámenes de los abogados generales del TJCE.

Casos que afectan al asunto E-7/08 Celine Nguyen en cuanto determinan el criterio del TJCE y AELC respecto a la responsabilidad del Estado contratante:

En la sentencia Karlsson (asunto E-4/01, 2002 Informe Tribunal de la AELC, 240, en el párrafo 28), el Tribunal de la AELC considera que es inherente al objetivo general del Acuerdo sobre el EEE establecer una dinámica de mercado homogénea, con el consiguiente énfasis en el principio de eficacia en la defensa judicial y la observancia de los derechos de las personas, así como del derecho internacional público, respecto al que los tribunales nacionales tendrán en cuenta cualquier elemento de la legislación del EEE a la hora de interpretar la legislación nacional.

La responsabilidad del Estado hace, según reiterada la jurisprudencia del Tribunal de la AELC, que un Estado Contratantes infractor (primario o secundario) de la legislación del EEE susceptible de causar daños a las personas o a cualquier agente económicos puede ser obligado a pagar una indemnización. El Tribunal de la AELC se pronunció de esa manera en 1998 en el caso Sveinbjörnsdóttir (asunto E-7/97, 1998) y ha confirmado esta jurisprudencia en 2002 en Karlsson (asunto E-4/01, 2002).

En el caso Sveinbjörnsdóttir (asunto E-7/97, 1998) el Tribunal confirmó su conclusión en el asunto E-9/97, de que había un principio de la responsabilidad del Estado en virtud del Acuerdo del EEE. Rechazó el argumento de que ese principio solo fuera necesario a partir del reconocimiento del efecto directo de las normas del EEE. El Tribunal sostuvo que un Estado del EEE puede ser responsable de la pérdida o daño sufrido como resultado del mantenimiento de un monopolio de importación. En cuanto a la condiciones de la responsabilidad del Estado, el Tribunal de la AELC sostuvo que el mantenimiento del monopolio Islandés de importación sobre las bebidas alcohólicas después de la entrada en vigor del Acuerdo EEE constituyó una violación suficientemente caracterizada del Derecho del EEE para que se la responsabilidad del Estado sea declarada.

COMENTARIOS BASADOS EN LOS INFORMES OFICIALES PRESENTADOS Y EN LAS OBSERVACIONES FORMULADAS POR EL REINO DE BÉLGICA, EL ÓRGANO DE VIGILANCIA (ESA) Y LA COMISIÓN.

El caso que analizamos se refiere a una controversia sobre si la legislación nacional que excluye la reparación de las pérdidas no patrimoniales de la cobertura del seguro obligatorio de responsabilidad civil es contraria al contenido de las Directivas sobre el seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor a que se refieren a los puntos 8, 9 y 10 del capítulo I del anexo IX del Acuerdo sobre el EEE. Un adecuado enfoque del problema nos lleva a la reflexión de si es posible, en términos generales, modificar el alcance de los efectos de la obligación

de indemnizar los daños derivados de una responsabilidad civil contractual mediante las exclusiones introducidas en el instituto del seguro obligatorio de responsabilidad civil del automóvil. Más concretamente y como se verá, no estamos ante una cercenación de la responsabilidad civil extracontractual en toda la magnitud de su concepto, sino, en sí por efecto de la consideración técnico jurídica efectuada en el sistema de derecho interno, alguno de los aspectos de la responsabilidad civil extracontractual pueden quedar vinculados al sistema de reparación penal en lugar de garantizarse dentro de los contenidos del seguro obligatorio que imponen las Directivas.

La responsabilidad civil extracontractual como «la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro sujeto a la obligación de reparar el daño producido», [en definición de Díez Picazo] ya sea delictual o cuasi-delictual o incluso objetiva o por riesgo, implica, por su propia esencia, la necesidad de reparar las consecuencias generadas por el efecto dañoso. El objetivo principal de la responsabilidad civil es procurar la reparación del daño, y por tanto, consiste en restablecer el equilibrio que existía para la víctima antes de sufrir el perjuicio. En las actividades de riesgo en general, la protección del bien social vinculada a la existencia de los seguros obligatorios genera la necesidad de que los mismos tengan un alcance de cobertura adecuado a la reparación integral de todo los aspectos posibles del daño ocasionado y amparado en el principio de reparación inherente, a su vez, al concepto de responsabilidad civil extracontractual. En pocas palabras, todo aquello que cabe en el alcance de la responsabilidad civil extracontractual sometida a un seguro de suscripción obligatorio ha de ser objeto de cobertura por su correspondiente seguro y ello independientemente y desvinculado a cualquier otro tipo de responsabilidad concurrente, con la que no cabe yuxtaposición o derivación que afecten a la obligación de reparar que, en principio y salvo un excepcional derecho de regreso legalmente reconocido, incumbe al asegurador.

I.-PLANTEAMIENTO DEL CASO:

Las Directivas afectadas son las tres primeras Directivas del seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor y son las siguientes: 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 responsabilidad civil derivada de la utilización de vehículos a motor, y para el cumplimiento de la obligación de asegurar contra tales responsabilidades (en lo sucesivo, la "Primera Directiva"), la Segunda Directiva del Consejo la Directiva 84/5/CEE, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la utilización de los vehículos a motor (en lo sucesivo, la "Segunda Directiva") y la Tercera Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la utilización de vehículos a motor (en lo sucesivo, "la Tercera Directiva"). Haremos referencia en lo sucesivo a estas Directivas como " Directivas de seguros de vehículos a motor " o "las directivas". También mencionaremos que tales directivas integran, respectivamente los puntos 8, 9 y 10 del capítulo I del anexo IX del Acuerdo sobre el EEE.

En el caso que nos ocupa la indemnización concedida a la demandante por el tribunal penal noruego, resultó impagada por insolvencia del autor del daño y no pudo ser reclamada a la compañía de seguros del vehículo, dada la existencia de una exclusión expresa de cobertura de aseguramiento contenida en el artículo 6, párrafo segundo, de la Ley Noruega de responsabilidad civil de automóviles, de 3 de febrero de 1961.

Ante la situación de ineffectividad indemnizatoria de sus daños no patrimoniales, la demandante optó por presentar una demanda ante el tribunal de Distrito de Oslo contra el Estado noruego mediante una reclamación de indemnización basada en la incorrecta aplicación de las Directivas de seguros de RC de vehículos a motor. La defensa de la Sra. Nguyen alega que es contrario a las directivas mantener una exclusión de la cobertura del seguro, y que la violación generada con ello es lo suficientemente grave como para generar la responsabilidad del Estado por las condiciones legales establecidas, en la misma medida en que se dictaminó en la sentencia del Tribunal de la AELC en el asunto E-9/97 Sveinbjörnsdóttir². Esta sentencia declara en el punto 2) que *“Las Partes contratantes del Acuerdo del EEE están obligadas a conceder una compensación por los daños y perjuicios que haya ocasionado a una persona la incorrecta aplicación de una directiva incluida en el Acuerdo EEE”*. Sobre esta base, la demandante reclama una indemnización, correspondiente a la indemnización del daño no patrimonial sufrido y reconocido, que no ha podido percibir.

La parte demandada (la autoridad nacional noruega) niega que las directivas exijan que tal reparación esté cubierta por el seguro de responsabilidad civil por accidentes de tráfico. Alega que no hay ningún conflicto entre la legislación nacional y la legislación del EEE, y que las Directivas no han sido vulneradas. En opinión de la autoridad noruega, la posible violación de las Directivas, en cualquier caso, no es lo suficientemente grave como para poder entrañar la responsabilidad del Estado en virtud de la legislación del EEE.

Ante la reclamación de la Sra. Nguyen, el Tribunal de Distrito de Oslo tomó la decisión de pedir una opinión consultiva del Tribunal del EEE, planteando una cuestión prejudicial sobre la interpretación de las Directivas del seguro de RC de vehículos a motor, y, en particular, del artículo 3 (1) de la Primera Directiva, los artículos 1 y 3 de la Segunda Directiva y del artículo 1 de la Tercera Directiva. El Tribunal de Distrito de Oslo también

² Caso E-9/97 Sveinbjörnsdóttir [1998] AELC Ct. Rep 95.

se refiere a la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas (en adelante, el "TJCE") en el asunto C-348/98 Ferreira y el asunto C-166/02 Viegas y de la EFTA en el asunto E-7/00 Helgadóttir.

Según la sentencia dictada en el caso Ferreira la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor ha de estar, en todas sus formas y manifestaciones, cubierta por un seguro que, sin diferenciar si la responsabilidad civil se basa en riesgo o en culpa, que garantice la indemnización de todo tipo de daños y a cualquier tercero víctima de la circulación”:

“27. El artículo 3, apartado 1, la primera directiva, tal como se especifica, y completado por la segunda y tercera directiva, obliga a los Estados miembros a garantizar que la responsabilidad civil en la circulación de los vehículos normalmente estacionados en su territorio esté cubierta por un seguro y determine de forma expresa, los tipos de daños y los terceros víctimas que seguro debe cubrir. En contraposición, esta disposición no se pronuncia sobre el tipo de responsabilidad civil, por riesgo o por culpa, que el seguro debe cubrir.

28. En ausencia de una reglamentación comunitaria que especifique el tipo de responsabilidad civil relativa a la circulación de los vehículos que hayan de ser cubiertos por el seguro obligatorio, la elección del régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros resultantes de la circulación de vehículos queda, en principio, como competencia de los Estados miembros.

29. De ello se deduce que, en el estado actual del Derecho comunitario, los Estados miembros siguen siendo libres para determinar el régimen de la responsabilidad civil aplicable a las reclamaciones derivadas de la circulación de vehículos, pero los Estados miembros están obligados a garantizar que la responsabilidad civil según su legislación nacional está cubierta por un seguro conforme a las disposiciones de las tres directivas antes mencionadas.”

La sentencia dictada en el caso C-166/02. Viegas: La protección a las víctimas de accidentes de tráfico por medio de un seguro obligatorio de responsabilidad civil previsto por las Directivas ha de extenderse a todos los Estados miembros independientemente del régimen de responsabilidad civil elegido.

21 Por consiguiente, si bien el legislador comunitario no quiso imponer la adopción de un régimen determinado de responsabilidad, en cambio, exigió con seguridad que se cubriera toda la responsabilidad civil resultante de la circulación de los vehículos automóviles, tanto si dicha responsabilidad se basaba en la culpa como en el riesgo. Frente a la opinión defendida por los Gobiernos portugués y alemán, cuando los Estados miembros establecen varios regímenes de responsabilidad civil aplicables a los siniestros resultantes de la circulación de los vehículos automóviles, no pueden limitar la protección derivada de la Segunda Directiva a uno solo de dichos regímenes o a varios de ellos, sino que deben extenderla a todos los regímenes.

22 Cualquier otra interpretación privaría de su efecto útil a los artículos 3, apartado 1, de la Primera Directiva y 1, apartado 2, de la Segunda Directiva. Dicho efecto útil, que consiste en proteger a las víctimas de accidentes de tráfico por medio del seguro obligatorio de responsabilidad civil, se pondría en peligro efectivamente si la cobertura de dicha responsabilidad por el seguro quedase a discreción del legislador nacional.

En el Asunto E-7/00 Helgadóttir, el Tribunal del EEE reconduce que aunque las Directivas solo armonizan la ordenación de los seguros y los Estados miembros son libres de regular sus sistemas de Responsabilidad civil, suele haber una incidencia interrelacionada expresa del contenido de las Directivas en los sistemas de responsabilidad civil de los Estados miembros de forma que, cuando en virtud de los derechos locales se realiza una exclusión a la cobertura de seguro de determinadas situaciones o de determinadas víctimas con motivo de la reglamentación de la responsabilidad civil, ello suele estar en contraposición con el contenido de las Directivas.

29.-El Tribunal concluye de lo anterior que las Directivas de seguros de RC de vehículos a motor han establecido el principio de la obligatoriedad del seguro a terceros a cambio de una prima única en todo el Espacio Económico Europeo. En vista de la finalidad de garantizar la protección, que aparece repetidamente en las Directivas de seguros de vehículos a motor, el artículo 3 (1) de la Primera Directiva, tal como se han desarrollado y modificado por la Segunda y Tercera Directivas de seguros, debe interpretarse en el sentido de que el seguro obligatorio de vehículos a motor deberá permitir a los terceros, víctimas de accidentes causados por vehículos de motor, ser indemnizados por toda pérdida sufrida, hasta los importes fijados en el artículo 1 (2) del Motor de la Segunda Directiva sobre el seguro de vehículos.

30.-El objetivo básico de las tres directivas es armonizar la cobertura de seguro (véase la sentencia de E-1/99 Storebrand Skadeforsikring V Finanger, antes citada). Las normas del EEE sobre la responsabilidad civil por los accidentes de tráfico no están sujetas, sin embargo, en el estado actual de la Comunidad y de la legislación del EEE, a la armonización y de los Directivas de seguros de vehículos a motor no tienen por objeto dicha armonización en el seno del Espacio Económico Europeo (Caso C -348/98 Mendes Ferreira y Delgado Correia Ferreira, antes citada, apartado 23).

31 Si bien el objetivo básico de las tres directivas es armonizar la cobertura del seguro en caso de accidentes de vehículos automotores, las Directivas, en su conjunto, pueden tener algún efecto sobre los regímenes de responsabilidad de los Estados Contratantes. De ello se deduce que no puede

excluirse que determinadas normas en materia de responsabilidad civil ya que podrían ser consideradas en conflicto con los objetivos de las Directivas de armonización de las normas relativas a la cobertura de seguro, y de garantía de un trato comparable a las víctimas de accidentes de tráfico en los Estados del EEE. Esto se ha producido en aquellas situaciones en las que las disposiciones nacionales sobre la responsabilidad excluyen determinadas situaciones de la total cobertura de seguro (véase el asunto E-1/99 Storebrand Skadeforsikring V Finanger, antes citada). Lo mismo ocurre si las normas sobre la responsabilidad civil han sido hechas para operar la exclusión de víctimas, de manera que se apartan significativamente de lo que se puede considerar como las normas generales de la ley de responsabilidad civil en el EEE en situaciones similares. Sin embargo, a la luz del objetivo fundamental de las Directivas, y teniendo en cuenta el nexo entre las consideraciones de un trato comparable, y las normas y prácticas relativas a la cobertura de seguro, el posible efecto de las directivas sobre los regímenes de responsabilidad será excepcional y limitada, y las Partes contratantes tienen un amplio margen de apreciación.

Por último, el tribunal de Distrito de Oslo menciona dos resoluciones judiciales Norges Høyesterett de (la Corte Suprema de Noruega) en relación con las Directivas del seguro de automóviles.

En relación con la controversia sobre si el posible incumplimiento de las directivas constituye una violación suficientemente caracterizada del Derecho del EEE capaz de implicar la responsabilidad del Estado, el Tribunal de Distrito de Oslo afirma que como punto de partida las condiciones de responsabilidad son las mismas en la legislación del EEE que en el Derecho comunitario de la UE. y menciona la sentencia del TJCE en asuntos acumulados C-46/93 y C-48/93, Brasserie du pêcheur y Factortame [1996] y el Caso E-4/01 Karlsson [2002] AELC³

II.- CUESTIONES EN LA CUESTIÓN PREJUDICIAL

La cuestión consultiva dirigida al Tribunal AELC se centra en dos consideraciones:

La primera de orden definidor y delimitador del poder de la legislación doméstica frente a la normativa europea. ¿Puede un sistema legislativo local extrapolar el contenido de la norma europea mediante el establecimiento de exclusiones que limitan o cercenan la forma en que el derecho de reparación de una víctima debe ser garantizado? ¿Pueden recortarse las prestaciones de un seguro obligatorio sin que ello afecte al régimen general de reparación previsto para la cobertura integral de todos los aspectos derivados de la responsabilidad civil extracontractual?. La segunda cuestión derivaría del carácter de gravedad que se atribuya a una eventual lesión, directa o indirecta, al perjudicado por aplicación de una norma contraria a la norma comunitaria.

1. ¿Es compatible con las Directivas del seguro de Responsabilidad civil de vehículos a motor la excepción de la indemnización de las pérdidas no patrimoniales (“dolor y sufrimiento”) a partir del sistema del seguro obligatorio en virtud de la legislación nacional?

2. Si la pregunta se responde en sentido negativo: ¿Es una excepción a la cobertura de seguro como se menciona en la pregunta 1, una violación suficientemente caracterizada de las Directivas sobre el seguro de vehículos a motor como para poder dar lugar a la responsabilidad del Estado?

III.- PLANTEAMIENTO JURIDICO EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL NORUEGA

En Noruega, la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor está regulada por la Ley de Responsabilidad Civil de Automóviles de 3 de febrero de 1961. La Ley reconoce a los perjudicados una acción directa contra la compañía de seguros del vehículo generador del daño. La responsabilidad no está condicionada a la culpa y por tanto, nos movemos en un sistema basado en la responsabilidad civil objetiva. (El artículo 4 de la Ley de Responsabilidad de Automóviles). En principio, el seguro obligatorio cubre tanto la pérdida económica como el daño no patrimonial derivado de una lesión permanente. Además, la indemnización por daños personales cubre el perjuicio sufrido, la pérdida de ingresos futuros y los gastos que las lesiones sufridas causarán, previsiblemente, a la parte perjudicada en el futuro. Ha de tenerse en cuenta que en Noruega la sola notificación de la lesión sufrida por la víctima a la compañía de seguros se considera, en si misma, una demanda de pago.

No obstante, la sección 6, párrafo 1 (Evaluación de la indemnización) de la Ley Noruega, regula la forma de pago de las indemnizaciones de acuerdo con las normas generales sobre responsabilidad civil, salvo que (en esa u otra ley) se disponga otra cosa. Y, en concreto, la Sección 3-2 de la Ley de Delitos de 13 de junio de 1969 n ° 26, establece que el seguro obligatorio no alcanza a la indemnización (compensación) para los perjuicios no patrimoniales (daño moral) y tampoco se abonará interés de conformidad con el artículo 3 de la Ley, entre otras cosas, a los intereses sobre pagos atrasados. Además de cubrir la pérdida económica, la compañía de seguros cubrirá por la lesión permanente una cantidad para compensar la disminución de la

³ El tribunal de distrito de Oslo también se refiere a la sentencia del TJCE en el asunto C-150/99 Lindöpark Estocolmo [2001], p. 1-493, en el apartado 38.

calidad de vida. La condición básica es que la lesión sea duradera y significativa a juicio de un perito médico cualificado.

Pero la Ley de responsabilidad civil de automóviles -Sección 6, párrafo segundo- no cubre la reparación del perjuicio no patrimonial ("dolor y sufrimiento"). Es decir, existe una expresa exclusión del perjuicio no patrimonial. La indemnización sale de la cobertura del seguro obligatorio cuando la persona que ha causado el daño, lo hizo intencionalmente o mediando una negligencia grave. En este caso el deber de reparar e indemnizar se adjudica al culpable con carácter exclusivo y por un importe determinado calculado sobre la base de una evaluación general de lo que es razonable en función de las circunstancias. Por lo tanto, los perjudicados o sus supervivientes no tienen ninguna acción directa frente a la compañía aseguradora por el perjuicio no patrimonial irrogado a la víctima.⁴

En el caso de delito o falta, como se menciona en las secciones 195, 196 y 200, párrafo tercero, del Código Penal, al determinar el importe de la reparación, cobra especial importancia la calificación que se atribuye a la naturaleza del acto, la duración de la conducta lesiva, si el acto se ha producido entre personas con vínculo de sangre o mediando una relación de dependencia o confianza, y si el acto fue cometido de forma particularmente doloso u ofensivo. Cualquier persona que intencionalmente o por negligencia grave ha causado a otra persona la muerte o una lesión puede ser condenada a pagar al cónyuge, los hijos o los padres de los fallecidos, la reparación del perjuicio no patrimonial.

En los trabajos preparatorios de la ley noruega, la exclusión de reparación del perjuicio no patrimonial en la Ley de responsabilidad civil se basó en consideraciones relativas a la disuasión individual, con evidentes características penales. En el informe del comité de expertos, que preparó la Ley, no obstante considerar que el seguro de autos debía cubrir los daños morales como parte de la responsabilidad civil, la mayoría del Comité (todos, salvo su Presidente) opinó que no había motivos para variar el sistema penal y tomaron la decisión de dejar fuera de la cobertura del seguro obligatorio de automóviles los daños no patrimoniales imputados al responsable del daño causado con dolo o culpa grave.

En determinadas condiciones, la Ley de responsabilidad civil de automóviles noruega prevé las relaciones entre la compañía de seguros y la persona que haya causado el perjuicio y en particular la opción de la acción de regreso contra el conductor o usuario del vehículo de motor asegurado en los casos de intencionalidad o negligencia grave.

IV.- LA LEGISLACIÓN DEL EEE.

1) El Artículo 1 (2) de la Primera Directiva: *"Perjudicado" significa cualquier persona que tenga derecho a indemnización con respecto a cualquier pérdida o daño causado por un vehículo.* Esta definición de perjudicado está basada en el derecho a obtener una indemnización tanto por daños patrimoniales como por daños personales.

2) Artículo 3 (1) de la Primera Directiva dice lo siguiente: *Cada Estado miembro, sin perjuicio del artículo 4, debe tomar todas las medidas apropiadas para asegurarse de que la responsabilidad civil respecto de la utilización de los vehículos estacionados habitualmente en su territorio está cubierta por un seguro. El alcance de la responsabilidad cubierta y los términos y las condiciones de la cobertura se determinará sobre la base de estas medidas.*

3) Artículo 1 (1) y 1 (2) de la Segunda Directiva:

1. *El seguro contemplado en el artículo 3 (1) de la Directiva 72/166/CEE obligatoriamente los daños a la propiedad y lesiones personales.*

2. *Sin perjuicio de las mayores garantías que los Estados miembros podrán establecer, cada Estado miembro exigirá que los importes por los que dicho seguro sea son obligatorias por lo menos:*

- *En el caso de lesiones personales, 350 000 Ecus, donde sólo hay una víctima; donde más de una víctima está implicada en una sola reivindicación, esta cantidad se multiplicado por el número de víctimas,*

4) Artículo 1 de la Tercera Directiva: *Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo segundo del Artículo 2 (1) de la Directiva 84/5/CEE, el seguro contemplado en el artículo 3 (1) de la Directiva 72/166/CEE debe cubrir la responsabilidad por lesiones personales a todos los pasajeros, excepto el conductor, derivados de la utilización de un vehículo.*

5) Artículo 2 (1) de la Segunda Directiva:

1. *Cada Estado miembro adoptará las medidas necesarias para asegurarse de que cualquier disposición legal o de cualquier cláusula contractual que figura en una póliza de seguro expedida de conformidad con el artículo 3 (1) de la Directiva 72/166/CEE, que excluye del seguro la utilización o la conducción de vehículos por:*

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

- *Las personas que no tienen un permiso que les permita conducir el vehículo en cuestión, o*

⁴ Esto está regulado en la Sección 3-5 (indemnización para los perjuicios no-económicos) de la Ley de Delitos, que dice lo siguiente: Cualquier persona que intencionalmente o por negligencia grave ha causado daños personales o infligido tal delito o muestra mala conducta, tales como se menciona en la sección 3-3 de mayo, independientemente de que la indemnización por una lesión permanente se pague en virtud de la sección 3-2 normalizado o la indemnización se pague en virtud de la Sección 3-2a, puede ser condenada al pago de la víctima tal cantidad no periódica que el tribunal considere razonable en concepto de indemnización (reparación) para el dolor infligido y el sufrimiento y por otro delito de lesiones o un no-tipo económico.

- Las personas que incurran en violación de los requisitos técnicos legales relativas a la condición y la seguridad del vehículo de que se trate, deberá, a los efectos del artículo 3 (1) de la Directiva 72/166/CEE, ser considerada nula en cuanto a las reclamaciones por parte de terceros que han sido víctimas de un accidente.

6) El artículo 3 de la Segunda Directiva:

Los miembros de la familia de la persona asegurada, conductor o cualquier otra persona que es responsable en virtud del derecho civil en el caso de un accidente, y cuya responsabilidad no esté cubierta por el seguro contemplado en el artículo (1) no serán excluidos de los seguros respecto de sus lesiones, en virtud de esa relación.

7) El artículo 1 de la Tercera Directiva:

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 2 (1) de la Directiva 84/5/CEE, el seguro contemplado en el artículo 3 (1) de la Directiva 72/166/CEE cubrirá la responsabilidad por lesiones personales a todos los pasajeros, que no sea el conductor, que se deriven de la utilización de un vehículo.

Los términos de las Directivas son claros y no dejan lugar a dudas sobre los conceptos definidores del ámbito, alcance y contenido de la obligación de aseguramiento. En primer lugar se refieren a *cualquier persona*, entendiéndose por tal las personas físicas o morales que tengan derecho a percibir una compensación cuyo razón de ser tenga su causa en cualquier tipo de pérdida o daño de cualquier naturaleza, causado por un vehículo a motor. Todas las manifestaciones de la responsabilidad civil derivada de la utilización de los vehículos normalmente estacionados en el territorio de cada Estado Miembro han de estar necesariamente cubiertas por un seguro, cuyo alcance, términos y condiciones debe adecuarse, como mínimo, al contenido de las Directivas. Solo podrán estar exceptuados de la obligación de aseguramiento los vehículos que los Estados miembros pueden exonerar por su pertenencia a ciertas personas o por su matriculación especial y han de ser comunicados a la Comisión por cada Estado miembro a los efectos de determinar el órganos que en cada caso tendrá la obligación de cubrir la responsabilidad civil en que pudieran incurrir sus conductores (5ª Directiva). Cualquier cláusula limitativa o excluyente de la cobertura del seguro de responsabilidad civil debe ser considerada nula respecto a las reclamaciones por parte de las víctimas de un accidente. El seguro cubrirá, incluidos los miembros de la familia del responsable, la responsabilidad por lesiones personales a todos los pasajeros, que no sea el conductor, que se deriven de la utilización de un vehículo.

En consecuencia, debe afirmarse que las Directivas imponen a los Estados miembros la obligación de garantizar todo tipo de daño a todo tercero, víctima de un accidente de circulación, mediante la reparación integral de daño o perjuicio sufrido. A los argumentos legales esgrimidos por el Tribunal de la EFTA podríamos añadir, en prolongación a la incompatibilidad de las limitaciones o exclusiones de los seguros obligatorios con las directivas en la materia aquellos que se infieren de la extensión realizada por la 5ª Directiva y que resultan, entre otros, de los considerandos y artículos siguientes:

8) Considerando (10) del la 5ª Directiva: *La obligación de los Estados miembros de garantizar la cobertura de seguro al menos por ciertos importes mínimos constituye un elemento importante que garantizan la protección de las víctimas. Los importes mínimos previstos en la Directiva 84/5/CEE no solamente deben actualizarse para tener en cuenta la inflación, sino que también deben incrementarse en términos reales para mejorar la protección de las víctimas. La cobertura mínima por daños personales debe calcularse de modo que se compense de manera íntegra y justa a todas las víctimas que hayan sufrido lesiones muy graves, al mismo tiempo que se tiene en cuenta la escasa frecuencia de accidentes en los que se ven implicadas múltiples víctimas y el pequeño número de accidentes en el que varias víctimas sufren lesiones muy graves en el curso de un mismo siniestro. Una cobertura mínima de 1000000 EUR por víctima o 5000000 EUR por siniestro, independientemente del número de víctimas, es una cuantía razonable y adecuada.*

9) Considerando (16) del la 5ª Directiva: *Los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios de las vías públicas no motorizados, que son generalmente la parte más débil en un accidente, deben estar cubiertos por el seguro obligatorio del vehículo implicado en el accidente, cuando tengan derecho a indemnización de conformidad con el Derecho civil nacional. Esta disposición no prejuzga la responsabilidad civil ni el nivel de indemnización por daños en un accidente concreto en virtud de la legislación nacional.*

10) "Artículo 1-1. *El seguro contemplado en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE cubrirá obligatoriamente los daños materiales y 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:*

a) *para los daños corporales, un importe mínimo de cobertura de 1000000 EUR por víctima o 5000000 EUR por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas;*

b) *para los daños materiales, a 1000000 EUR por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas.*

11) Modificaciones de la Directiva 90/232/CEE. *La Directiva 90/232/CEE queda modificada como sigue:*

1) *En el artículo 1 se inserta el párrafo siguiente entre los párrafos primero y segundo:*

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

12) Artículo 4.- 2) *Se añade el artículo siguiente: "Artículo 1 bis." "El seguro mencionado en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE cubrirá los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas, quienes, como consecuencia de un accidente en el que intervenga un vehículo automóvil, tendrán derecho a ser indemnizados de conformidad con el Derecho civil nacional. El presente artículo se entenderá sin perjuicio de la responsabilidad civil, ni del importe de la indemnización."*

13) Artículo 4 quinto: *"Los Estados miembros garantizarán que las partes perjudicadas en un accidente causado por un vehículo cubierto por el seguro indicado en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE tengan derecho a interponer una acción directa contra la empresa de seguros que cubre a la persona responsable en lo que respecta a la responsabilidad civil"*.

14) Artículo 5º: Modificaciones de la Directiva 2000/26/CE
La Directiva 2000/26/CE queda modificada como sigue:

1) Se inserta el considerando siguiente:

"(16 bis) De conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) no 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil [], en combinación con el artículo 9, apartado 1, letra b), del mismo Reglamento, la persona perjudicada podrá entablar acción directa contra el asegurador en el Estado miembro en que esté domiciliada.

V.- DE LAS OBSERVACIONES ESCRITAS

De conformidad con el artículo 20 del Estatuto del Tribunal de la AELC y el artículo 97 del Reglamento de Procedimiento, se realizaron las siguientes observaciones escritas:

V.- LA DEMANDANTE: CELINA NGUYEN

A) Sobre la primera cuestión, el demandante sostiene que la exclusión de responsabilidad en el sistema legal Noruego para la reparación del daño no patrimonial en la cobertura del seguro obligatorio es contrario a Directivas de seguros de vehículos a motor y que, de la redacción de las Directivas, es indubitado que la responsabilidad de reparación a la demandante debería haber sido cubierta por el seguro de responsabilidad civil. Artículo 3 (1), de la Primera Directiva debe entenderse en el sentido de que cualquier responsabilidad personal en la que el conductor de un vehículo de motor pueda incurrir han de estar necesariamente cubierta por el seguro obligatorio. De la responsabilidad personal nace la responsabilidad civil cuya cobertura es objeto del seguro obligatorio. La Segunda y la Tercera Directivas aclaran que las exclusiones a la cobertura del seguro obligatorio no son oponibles a terceros, tales como las víctimas. El legislador europeo no deja ningún margen de discrecionalidad en la aplicación de las directivas y deja claro que la responsabilidad civil por toda la actividad derivada de la utilización de un vehículo por un conductor debe estar necesariamente cubierta por el seguro. A este respecto, el demandante niega que tanto el preámbulo como el texto de las directivas permitan interpretar que la expresión "daños a la propiedad y lesiones personales" en el artículo 1 (1) y (2) de la Segunda Directiva, no cubre o permite excluir las pérdidas y daños no patrimoniales (daño moral).

El demandante se refiere a que el objetivo general en la legislación del EEE es la salvaguardia de los intereses de los consumidores⁵. Este es el objetivo realmente perseguido por las Directivas. Por lo tanto, la finalidad de las directivas es garantizar la cobertura de seguro para las víctimas por la reclamación de un daño indemnizable. En la opinión del demandante, este objetivo se ve truncado si el perjuicio no patrimonial es excluido de la cobertura del seguro. Por otra parte, como la reparación es una parte central de la responsabilidad extracontractual en la mayoría de los países europeos, con excepción del ámbito de aplicación de las Directivas conduce a la desigualdad de trato de las víctimas en los distintos EEE Estados miembros⁶.

En primer lugar, que el término «daños» se utiliza en las Directiva sin la menor restricción. En segundo lugar, observa que la responsabilidad por perjuicios morales está reconocida en la mayor parte de los Estados miembros, además de la indemnización de los sufrimientos físicos tradicionalmente establecida en todos los ordenamientos jurídicos, aunque el alcance de dicha responsabilidad y las condiciones en que se genera varían en detalles. En estas circunstancias, sostiene que no se puede dar una interpretación restrictiva al concepto general de daños utilizado por la Directiva y de excluir, por principio, el perjuicio moral.

Los anteriores argumentos están reflejados en una extensa y nutrida jurisprudencia del TJCE como la ya enunciada en el Caso Viegas (el asunto C-166/02), y el asunto (C-348/98) Ferreira. En los casos Finanger I y Finanger II y en el asunto C-129/94 Bernáldez [1996], párrafo 22, en relación con el derecho de las compañías de seguros a la acción de regreso.

Caso Bernáldez C-129/94

⁵ , cf. el duodécimo considerando del Preámbulo del Acuerdo sobre el EEE

⁶ Asunto C-168/00 Leitner [2002], p. I-2631, en los párrafos 18, 21 y 22.

22 En cambio, el apartado 1 del artículo 3 de la Primera Directiva no se opone a que disposiciones legales o cláusulas contractuales prevean, en ciertos casos, el posible derecho de repetición del asegurador frente al asegurado.

23 Así sucede, en particular, en las disposiciones o cláusulas que permiten al asegurador dirigirse contra el asegurado con el fin de recuperar las sumas pagadas a la víctima de un accidente de circulación provocado por un conductor en estado de embriaguez.

24 Por consiguiente, procede responder a las cuatro cuestiones planteadas que el apartado 1 del artículo 3 de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que, sin perjuicio de las disposiciones del apartado 1 del artículo 2 de la Segunda Directiva, el contrato de seguro obligatorio no puede prever que, en determinados casos y, en particular, en el de embriaguez del conductor del vehículo, el asegurador no esté obligado a indemnizar los daños corporales y materiales causados a terceros por el vehículo asegurado. Sin embargo, el contrato de seguro obligatorio puede prever que, en tales supuestos, el asegurador disponga de una acción de repetición contra el asegurado.

El argumento de que la responsabilidad para la reparación es una responsabilidad personal no es razonable, como tampoco lo es que el asegurado tenga que soportar de este tipo de responsabilidad. En primer lugar, el elemento penal de la responsabilidad de reparación se garantiza a las compañías de seguros a través de las acciones de regreso contra el responsable. En segundo lugar, la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil alcanza también la responsabilidad extracontractual-del responsable penal- y la responsabilidad hacia terceros por las pérdidas económicas (pérdida de ingresos y los gastos adicionales) y las pérdidas no económicas (indemnización lesiones permanentes y daños no patrimonial), en los casos de negligencia, imprudencia temeraria o con voluntad intencional. A este respecto, el demandante explica que se debe suponer que la mayoría de accidentes de vehículos a motor se producen como resultado de algún género de culpa o negligencia. El hecho de que en los vehículos a motor exista un seguro de responsabilidad civil no excluye la responsabilidad por el daño doloso cuyo propósito de reparación es doble - es decir, penal o sancionador y civil, o compensatorio con la finalidad indemnizar a la víctima. Hoy en día, el primero es un peso significativamente de menor consideración que queda a la esfera de lo social. El objetivo principal, es decir, el objetivo de la indemnización, que permanece en la esfera privada del perjudicado, no está suficientemente garantizado, si en el caso de daño-culpable o daño-doloso, la responsabilidad no está amparada por el seguro obligatorio.

Además se alegaba por la demandante que en otros Estados miembros como ocurre en Dinamarca y Suecia, las normas sobre reparación integral están cubiertas por el seguro de responsabilidad civil obligatorio. Por lo tanto, si la reparación del daño no patrimonial queda fuera del ámbito de aplicación del seguro de responsabilidad civil obligatorio en Noruega, daría lugar a una disparidad entre los sistemas jurídicos de los países nórdicos y de los países del EEE y, por ende, a diferentes condiciones de competencia para las compañías de seguros, así como una importante disparidad en el nivel de protección de los usuarios.

B) En relación a la segunda cuestión, la demandante sostiene que el Estado es responsable sobre la base del Acuerdo sobre el EEE y de la Ley que implementa el Acuerdo EEE en la legislación noruega. El demandante sostiene que se dan las condiciones de responsabilidad según lo establecido en la jurisprudencia de idéntica forma que se definieron en el asunto E-9/97 Sveinbjörnsdóttir [1998] AELC Ct. Rep 95, en el apartado 66, y el asunto E-4/01 Karlsson [2002] AELC Ct. Rep 240, en el párrafo 32. La norma de responsabilidad de los Estados miembros es la misma en el EEE que en la UE, por una evidente necesidad de homogeneidad. Todos los factores que caracterizan la situación deben tenerse en cuenta a la hora de evaluar si la infracción es "suficientemente grave"⁷.

Una cuestión esencial en la evaluación de la infracción es comprobar si la norma comunitaria a aplicar en la legislación nacional ha dejado margen para la discrecionalidad. Si el Estado opera con una cierta discrecionalidad en la aplicación de la norma vulnerada hay una mayor dificultad para acreditar la responsabilidad del Estado. En cualquier caso, la infracción debe ser "manifiesta y grave"⁸. Por lo que se refiere al error del Estado en este caso, el demandante sostiene que el Estado no tiene discrecionalidad en la aplicación de las directivas con respecto a la exigencia de cobertura de seguro sobre la base de la responsabilidad penal del conductor. La redacción de las directivas es, en su opinión, inequívoca y precisa, sin dejar margen para la interpretación alternativa. Por lo tanto, la exclusión de la compensación del seguro obligatorio de la cobertura del daño no patrimonial constituye una violación manifiesta de la redacción y del propósito de las Directivas lo suficientemente grave como para establecer la responsabilidad del Estado respecto de la Demandante. La situación jurídica es relativamente paralela a la situación sentenciada en Finanger II.

La demandante sugiere las siguientes conclusiones:

1. Es incompatible con las Directivas de seguros de vehículos a motor la exclusión de la indemnización por daños no patrimoniales (pérdidas no económicas por "dolor y sufrimiento") a partir del régimen de seguro obligatorio en virtud de la legislación nacional.
2. La excepción de la cobertura de seguro como se menciona en el punto 1, constituye una violación suficientemente caracterizada de las Directivas sobre el seguro de vehículos a motor de forma que el Estado será responsable frente a Celina Nguyen para la compensación de sus daños.

⁷ E-4/01 Karlsson [2002] EFTA

⁸ Asuntos acumulados C-46/93 y C-48/93, Brasserie du pêcheur

VI.-EL DEMANDADO: EL ESTADO NORUEGO.

Se basa en la consideración de que la reparación de los perjuicios no patrimoniales queda fuera del ámbito de aplicación de las directivas, ya que éstas se limitan a regular las pérdidas económicas resultantes de lesiones personales o daños a la propiedad. Por lo tanto, la exclusión del daño no patrimonial ("dolor y sufrimiento") en el seguro obligatorio es compatible con las directivas. En todo caso, si las directivas se han de interpretar en el sentido de que se requiere que el perjuicio no patrimonial esté cubierto por el seguro obligatorio, esta violación no puede considerarse suficientemente grave a fin de establecer la responsabilidad del Estado.

El contenido de la legislación noruega, como tal, es indiscutible entre las partes. Aunque pueda haber diferentes opiniones en relación con el razonamiento legislativo sobre la reparación de las pérdidas no patrimoniales, la ley no es susceptible de cuestionamiento. En esencia, argumentan los noruegos que las características de la reparación del perjuicio no patrimonial difieren de los conceptos generales de la responsabilidad común, ya que su motivación no es sólo de indemnizar a la víctima, sino, lo que es más importante, su finalidad es prevenir y sancionar al autor del daño. Bajo la perspectiva del Estado Noruego, el carácter de reparación individual, como sanción penal, se perdería si un tercero -como puede ser una compañía de seguros- estuviera obligado a cubrir la reparación del daño moral.

La parte demandada sostiene que la primera pregunta, es decir, la compatibilidad con las Directivas de las exclusiones en la cobertura del seguro de automóviles, debe ser respondida en forma afirmativa. En su opinión, esta conclusión se desprende de la redacción y la finalidad de las directivas. La parte demandada se refiere en particular a la redacción del artículo 1 (1) y (2) de la Segunda Directiva, que exige la responsabilidad civil por daños a la propiedad y lesiones personales deben estar cubiertas obligatoriamente con las cantidades especificadas. En opinión del demandado, las lesiones personales, así como daños a la propiedad implicarán, exclusivamente, pérdidas económicas por su propia naturaleza. Dado que las directivas sólo mencionan las pérdidas económicas y sólo tienen los requisitos mínimos para la pérdida económica, el texto indica claramente que las directivas se limitan a dicha pérdida material.

Las Directivas tiene también como objetivo la eliminación de los obstáculos a la libre circulación de las personas dentro del Espacio Económico Europeo que resulten de las disparidades entre las disposiciones nacionales en materia de seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor⁹, y para garantizar una indemnización adecuada y la protección de las víctimas¹⁰.

El requisito del seguro obligatorio de vehículos a motor se justifica por el considerable riesgo que constituye la circulación de automóviles para las pérdidas o menoscabos de naturaleza económica. Estas consideraciones no son relevantes cuando se trata de la reparación de perjuicios no patrimoniales, ya que, en estos casos, la compensación del perjuicio está condicionada a la responsabilidad extracontractual del responsable penal por haber actuado con un acto de intención doloso o negligencia grave¹¹.

El riesgo de este tipo de conductas ilícitas no puede considerarse superior en lo que se refiere a la circulación de automóviles que con respecto a las demás esferas de la vida. Además, sería muy difícil determinar qué incidentes caen dentro del ámbito de la Ley Penal y cuales se basan en la ley de responsabilidad extracontractual general. Por otra parte, requerir que la indemnización del daño no patrimonial esté cubierta por el seguro obligatorio parece ir mucho más lejos de los efectos perseguidos por las Directivas, ya que en estos casos no hay ninguna pérdida económica indemnizable. La propia naturaleza de la reparación del perjuicio no patrimonial lo convierte en inadecuado para la cobertura del seguro. En primer lugar, la reparación está condicionada a la responsabilidad extracontractual-penal por haberse causado el daño intencionalmente o mediado negligencia grave. En segundo lugar, la evaluación de si se cumplen las condiciones debe basarse en una evaluación amplia de la participación, tanto en lo que respecta a las condiciones para la reparación como en su cálculo. El cálculo de la compensación se basa en los elementos del agravio y en el derecho penal. Este hecho hace que sea difícil para las compañías de seguros y las víctimas poder negociar las cantidades, con el resultado de que cada caso daría lugar a un litigio y los gastos del seguro aumentarían enormemente. El coste de la judicialización de los siniestros repercute eventualmente a cargo de todos los conductores, por lo que no es razonable, a la luz de las características penales, incluir en el sistema de seguro obligatorio la reparación que se ha descrito anteriormente.

Esta comprensión de las directivas está respaldada por la jurisprudencia tanto del Tribunal de la AELC (EFTA) y el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, que parecen referirse solo a la cuestión de la indemnización por las pérdidas económicas. En este mismo sentido el Caso E-7/00 Helgadóttir [2000-2001] donde se destaca la expresión "todas las pérdidas reales" utilizada por el Tribunal en el párrafo 29 en relación con el artículo 3 (1) de la Primera Directiva y la cobertura del seguro. Con respecto al artículo 1 de la Segunda Directiva, el demandado se refiere a la opinión manifestada del Abogado General en el asunto C-348/98 Feirrer [2000], que en su opinión está respaldada por la sentencia del TJCE en el asunto C-63/01 Evans, [2003], estos casos ponen de manifiesto que las directivas limitan el alcance de la obligación de asegurar, y que para incluir las reclamaciones que no se mencionan específicamente en las directivas ha de hacerse un

⁹ el séptimo y octavo considerandos de la Primera Directiva

¹⁰ Quinto considerando del Preámbulo de la Segunda Directiva y el décimo considerando del Preámbulo de la Quinta Directiva.

¹¹ Sección 3-5 de la Ley de Delitos Noruega.

mayor análisis de la naturaleza de la reclamación antes de poder llegar a la conclusión de su extensión a la obligación de asegurar. En este sentido, el demandado se basa en el carácter personal específico de las reclamaciones de reparación, es decir, que se basa en la responsabilidad personal del infractor, y pide una evaluación de culpabilidad de acuerdo con la responsabilidad extracontractual penal en cada caso. Esta evaluación sería imposible en los casos en que la identidad de la responsabilidad extracontractual del autor del daño fuera desconocida. Si las directivas se interpretarán en el sentido de que se han de cubrir esas reclamaciones no patrimoniales, se interferiría con la regulación nacional de la responsabilidad.

CASO EVANS C-63/01

27. De lo anterior se deduce, por consiguiente, que la intención del legislador comunitario era conferir a las víctimas de daños causados por vehículos no identificados o asegurados insuficientemente una protección equivalente y de la misma eficacia que la dispensada a las víctimas de daños causados por vehículos identificados y asegurados.

Para más apoyo de sus puntos de vista, la demandada se refiere a las opiniones de expertos jurídicos de la legislación y en otros Estados, a saber, Dinamarca, Finlandia y Suecia, que el mantenimiento de la reparación de las pérdidas no económicas no está cubierto por el seguro obligatorio en estos Estados. También se refiere a la historia legislativa de la Quinta Directiva, que en su opinión demuestra que el punto de partida de las directivas es que no todas las pérdidas deben ser cubiertas por el seguro, sino más bien de establecer un seguro de cobertura hasta los requisitos mínimos establecidas por las Directivas¹².

CASO CANDOLIN C -537/03

“En las circunstancias del litigio principal, los artículos 2, apartado 1, 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, y 1 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, se oponen a una normativa nacional que, por razón de la participación de un ocupante en la producción del daño que haya sufrido, permita denegar o limitar de forma desproporcionada la indemnización con cargo al seguro obligatorio de vehículos. El hecho de que el ocupante afectado sea el propietario del vehículo cuyo conductor provocó el accidente es irrelevante.”

En lo que respecta a la segunda cuestión, la demandada sostiene que debe darse una respuesta negativa. Para una evaluación de si una violación de la legislación del EEE por un Estado es lo suficientemente grave como para entrañar la responsabilidad del Estado, la demandada se refiere al Asunto E-4/01 Karlsson [2002] AELC. También se refiere a que la jurisprudencia del TJCE sobre las condiciones de responsabilidad en virtud de la legislación del EEE son, al menos en principio, las mismas que en la ley de la UE. Un requisito previo absoluto para determinar la responsabilidad es que la violación de las normas del EEE por parte de un Estado contratante es suficientemente grave, lo que significa que el Estado ha vulnerado de manera manifiesta y grave de los límites de sus competencias. El incumplimiento puede ser considerado suficientemente grave, si la Directiva en cuestión no da margen para ninguna interpretación, y el Estado miembro no ha tenido suficiente y correcta las medidas adoptadas para aplicar la directiva.

En caso de que este no es el caso, un enfoque más matizado es necesario como se establece en el asunto C-278/05 Robins [2007], en los párrafos 70-73. En tal situación, el margen de discrecionalidad del Estado es importante pero no decisivo. El grado de claridad y precisión de la norma también es importante, así como todos los factores que caracterizan la situación. Por lo tanto, a pesar de que el Estado no dispusiera de un cierto poder de discrecionalidad, un error en la aplicación de la legislación del EEE puede ser excusable. En este respecto, la claridad y la precisión de la norma en cuestión son de vital importancia.

En opinión de la Demandada, la redacción de las normas no es clara y precisa con respecto al alcance de la cobertura del seguro obligatorio. El texto indica que sólo se refiere a pérdidas económicas. Por otra parte, la exclusión de la reparación de las pérdidas no económicas del seguro obligatorio no es contraria a la finalidad de las directivas. Por último, otros países han compartido el Estado noruego la misma comprensión de las directivas y el legislador comunitario ha compartido la interpretación de que las directivas no requieren que se debe cubrir todos los tipos de indemnización. Todo esto apoya la conclusión de que en caso de incumplimiento por parte del Estado Noruego de las directivas, éste no es lo suficientemente grave como para entrañar la responsabilidad del Estado.

El Estado Noruego solicita al Tribunal de Justicia un pronunciamiento en el sentido de declarar que:

¹² Se hace referencia a una propuesta del Parlamento Europeo, que no fue aprobado, para modificar el artículo 1 (1) de la Segunda Directiva para incluir en la cobertura del seguro obligatorio de todas las medidas necesarias y apropiadas las costas judiciales a cargo de las víctimas durante la solución de la reclamación. También se refiere a un informe de la Comisión al Parlamento Europeo y del Consejo relativa a determinadas cuestiones relacionadas con el seguro de vehículos automóviles que analiza las diferencias de los sistemas legales sobre si los costes legales están cubiertos por el seguro obligatorio.

1. Es compatible con las Directivas de seguros de vehículos a motor la exclusión de la reparación de los perjuicios no patrimoniales ("dolor y sufrimiento") a partir del sistema de seguro obligatorio en virtud de la legislación nacional.

Por lo tanto, por lo tanto es irrelevante para la causa la respuesta a la segunda cuestión.

No obstante, si el Tribunal de Justicia debiera responder a la segunda pregunta, la respuesta debería ser de la siguiente manera:

2. Una excepción a la cobertura de seguro como se menciona en la pregunta 1 no es una violación suficientemente caracterizada de las Directivas sobre el seguro de vehículos a motor como para poder dar lugar a la responsabilidad del Estado.

VII.-INFORME DEL REINO DE BÉLGICA

El Reino de Bélgica limita sus observaciones exclusivamente a la primera pregunta. Afirma que la exclusión de la reparación del daño no patrimonial de la cobertura del seguro obligatorio es contraria a las Directivas. El Reino de Bélgica se refiere a la finalidad general de las Directivas para facilitar la libre circulación de bienes y personas y para salvaguardar los intereses de las personas que puedan resultar víctimas de accidentes causados por vehículos a motor (cita del primero, segundo y tercer considerandos del Preámbulo de la Primera Directiva).

El Reino de Bélgica también se refiere al artículo 3 (1) de la Primera Directiva y a la Segunda Directiva, que establece cantidades mínimas que el seguro obligatorio cubrirá, destinado a garantizar a las víctimas una indemnización adecuada, independientemente del Estado miembro en el que se produce el accidente, (cita el quinto considerando del Preámbulo de dicha Directiva.)

El Reino de Bélgica añade que, de acuerdo con la jurisprudencia, los Estados miembros son libres para determinar el tipo de responsabilidad civil aplicable a los accidentes de tráfico. Sin embargo, deben asegurarse de que la responsabilidad civil derivadas de su derecho interno está cubierto por un seguro que cumpla con las disposiciones de las directivas, independientemente de si se basa en la culpa o riesgo. La compensación por el dolor y el sufrimiento es una parte integrante de la responsabilidad civil, tiene ha de ser cubierta por el seguro obligatorio. Esta conclusión está apoyada también por la sentencia de la Corte en el asunto E-7/00 Helgadóttir en la que el Tribunal se refiere a "todas las pérdidas reales".

El Reino de Bélgica sugiere la primera pregunta que se responde como sigue: No es compatible con los vehículos de motor Directivas de seguros a excepción de la reparación de las pérdidas no económicas del sistema de seguro obligatorio en virtud de la legislación nacional.

VIII.-EL ÓRGANO DE VIGILANCIA

El Órgano de Vigilancia sostiene que la primera pregunta debe ser respondida en el sentido de que es incompatible con las directivas excluir del sistema de seguro obligatorio la reparación las pérdidas no económicas (dolor y sufrimiento) en virtud de la legislación nacional si el derecho a obtener esa reparación constituye un elemento de la responsabilidad civil.

El Órgano de Vigilancia sostiene que la cobertura del seguro de responsabilidad civil en caso de accidentes de vehículos de motor deben ser garantizados para todos los grupos de la población, incluidos los grupos con escasos o nulos ingresos. Aunque las Directivas del seguro de vehículos a motor no regulan los principios para el cálculo de la pérdida económica por la víctima, los importes respecto de los que es obligatorio el seguro debe, en cualquier caso garantizar a las víctimas "indemnización adecuada", independientemente del Estado del EEE en el que el accidente se produce. Esto no significa que un sistema normalizado para la indemnización (baremos o sistemas de tasación de indemnizaciones) no será necesariamente contrario a las directivas. Sólo será contrario a las Directivas, si el efecto derivado de los mismos es que una indemnización y una "cobertura adecuada" entendiendo por tal la prevista en las directivas, son inviables en el marco de ese sistema.

"Una indemnización adecuada" en el sentido de la Segunda Directiva sobre el seguro de vehículos a motor es una norma jurídica vinculada a los importes por los que seguro debe ser obligatorio, pero no puede, en el nivel actual de armonización, ser interpretado como un "estándar cuantitativo del EEE " para la compensación mínima que deberá pagarse por el asegurador en cada caso.

La Comisión de las Comunidades Europeas señala que el objetivo de las Directivas es, a saber: garantizar la libre circulación de los vehículos y pasajeros y para garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciben un trato comparable en el conjunto del Espacio Económico Europeo. Por lo tanto, un sistema estándar de indemnización podría ser contrario a las Directivas, si se interpretará de forma que gran parte de la población estuviera, de hecho, excluidos o limitada en su derecho de obtener una indemnización o cuando no alcanza el nivel mínimo de cobertura de seguro establecidos en las Directivas, que incluso podría afectar a casos de graves discapacidades.

Según el Órgano de Vigilancia, los Estados del EEE tienen plena discreción para decidir el tipo de responsabilidad civil aplicable a los accidentes de tráfico, de la misma forma que las directivas se ocupan de la armonización de las normas de seguro que rigen la responsabilidad civil en los Estados del EEE. Sin embargo,

los Estados deben, según el tenor literal del artículo 3 (1) de la Primera Directiva, velar por que todos los elementos derivados de responsabilidad civil estén cubiertos por un seguro con arreglo al derecho interno. A este respecto, los Estados del EEE no tienen ninguna discreción¹³.

CASO CANDOLIN C-537/

18 A la luz del objetivo de proteger a las víctimas que el Tribunal de Justicia declaró que el artículo 3, apartado 1, la primera Directiva se opone a que el asegurador puede confiar en las disposiciones legales o cláusulas para negarse a indemnizar a las víctimas de un accidente causado por el vehículo asegurado (Caso Ruiz Bernáldez, apartado 20).

19 El Tribunal también dictaminó que el artículo 2, apartado 1, el primer párrafo de la segunda directiva que recordar que esta obligación con respecto a las disposiciones o cláusulas de una póliza que excluye el uso o el seguro de conducción en casos especiales (personas no autorizadas para conducir el vehículo, sin licencia los conductores o personas que no han cumplido con las obligaciones jurídicas de carácter técnico relativas a la condición y la seguridad del vehículo)(Caso Ruiz Bernáldez, apartado 21).

20 No obstante este requisito, el párrafo segundo del artículo 2, apartado 1, establece que algunas víctimas no podrán ser indemnizados por el asegurador, dada la situación que ellos mismos crearon (las personas que ocuparon plaza en un vehículo a sabiendas de que era robado) (Caso Ruiz Bernáldez, apartado 21).

21 No obstante, al ser una disposición que establece una excepción a una regla general, el artículo 2, apartado 1, segundo párrafo de la segunda directiva debe interpretarse en sentido estricto.

El Órgano de Vigilancia impugna la argumentación del Estado noruego de que el artículo 1 (1) de la Segunda Directiva se limita a las pérdidas económicas. El texto "los daños a la propiedad y lesiones personales" no excluye en sí mismo, las pérdidas no económicas. Este texto sólo tiene por objeto distinguir los daños a las propiedades de daños personales, ya sean económicos o no, ya que cada categoría de daños está sujeta a una cantidad mínima. Además, en opinión del Órgano de Vigilancia, la expresión "todas las pérdidas reales" en el párrafo 29 de la sentencia de la Corte en el asunto E-7/00 Helgadóttir, parece abarcar tanto económicos como no patrimoniales. En cualquier caso, el artículo 1 (1) de la Segunda Directiva se limita a completar el artículo 3 (1) de la Primera Directiva y no se modifica ni sustituye. El Órgano de Vigilancia también mantiene que, de acuerdo con la jurisprudencia actual no se hace ninguna distinción entre los aspectos económicos y las pérdidas no económicas. En el asunto C-166/02 Viegas [2003], p. I-7871, en el párrafo 13, menciona tanto daños económicos como pérdida no patrimonial.

El Órgano de Vigilancia afirma que el argumento del Estado Noruego de que la motivación y el carácter del recurso son personales, es irrelevante para la evaluación de si las pérdidas no patrimoniales están cubiertas por las Directivas. En ese sentido, el Órgano de Vigilancia se refiere a los efectos de las directivas para garantizar la libre circulación y garantizar la igualdad de trato de las víctimas de accidentes de circulación, independientemente del lugar del EEE en donde se produzcan. El Órgano de Vigilancia recuerda que en varios casos de la Corte y el Tribunal de Justicia, los tribunales se han negado a restringir la cobertura de las Directivas sobre la base de la víctima a la contribución a la causación de los daños. En cualquier caso, si es el deseo del legislador en Noruega es evitar el pago de daños bajo el contrato de seguro, esto puede conseguirse mediante la atribución a las compañías de seguros del derecho de regreso.

En lo que respecta a la segunda cuestión, el Órgano de Vigilancia afirma que el Tribunal de la AELC ha aplicado los mismos métodos que el Tribunal de Justicia al evaluar si una violación del Acuerdo sobre el EEE es lo suficientemente grave como para entrañar la responsabilidad del Estado. La prueba aplicada es la de si, un Estado del EEE en el ejercicio de sus competencias legislativas, ha sobrepasado de manera manifiesta y grave de los límites en el ejercicio de sus poderes¹⁴.

El Órgano de Vigilancia observa que incumbe al órgano jurisdiccional nacional determinar si se cumplen las condiciones para exigir la responsabilidad del Estado, pero considera que es apropiado dar algunas orientaciones sobre la base de la información disponible. Según el Órgano de Vigilancia, la primera prueba para aplicar la hora de evaluar si una infracción es lo suficientemente grave es la discrecionalidad de que gozan el Estado del EEE de que se trate, respecto la aplicación de la ley pertinente. Si el Estado ha reducido considerablemente, ya sea o no la discreción, incluso, una mera infracción de la ley en cuestión puede ser suficiente para establecer la existencia de una suficientemente grave violación.

El Órgano de Vigilancia afirma que las directivas en cuestión no permiten ninguna discrecionalidad del Estado y sus legisladores sobre si la responsabilidad que se aplica en ese Estado debe estar cubierta por un seguro. Esto podría en sí mismo, indicar que la violación en cuestión es suficientemente grave. Sin embargo, debe tenerse en cuenta todos los factores que caracterizan la situación analizada. Estos incluyen, en particular: la claridad y la precisión de la infracción de las normas, si la infracción y el daño causado lo ha sido intencional o

¹³ Véase el asunto C-537/03 Candolin [2005], p. I-5745, en los párrafos 18 y 21, y el asunto E 1 / 99 Finanger [1999] AELC Ct. Rep 119, en el párrafo 33, y el asunto E-5/96 Nille [1997] AELC Ct. Rep 30, en el párrafo 33.

¹⁴ Caso E-4/01 Karlsson [2002] AELC

involuntaria, si cualquier error de derecho es excusable o no, la orientación proporcionada por la jurisprudencia y si la posición adoptada por una Comunidad o institución del EEE puede haber contribuido a la adopción o el mantenimiento de las normas.¹⁵

En lo que respecta a la claridad y la precisión de las directivas en cuestión, el órgano de vigilancia afirma que no es evidente que el análisis textual de las directivas lleve a la conclusión de que la interpretación de Noruega constituye una violación suficientemente caracterizada de las normas. Sin embargo, dado que el Tribunal de Justicia había aclarado en el momento del accidente, en la sentencia en el asunto C-348/98 Feirreira, que todas las responsabilidades civiles deben estar cubiertas por un seguro, la violación en el caso que nos ocupa puede considerarse suficientemente grave como para implicar la responsabilidad del Estado Noruego.

CASO FEIRREIRA C-348/98

23. *Sobre este punto, debe señalarse en primer lugar, que es evidente desde el fin de las tres directivas que regulan los seguros de responsabilidad civil derivada de la utilización de vehículos de motor y de su redacción que no tiene por objeto armonizar las normas de los Estados miembros que regulan la responsabilidad civil.*

24. *Como el Tribunal de Justicia en el asunto C-129/94 Ruiz Bernáldez [1996], p. I-1829, en los párrafos 13 a 16, los preámbulos de las directivas en cuestión ponen de manifiesto que su objetivo es, en primer lugar, a fin de garantizar la libre circulación de los vehículos normalmente basado en el territorio de la Comunidad y de las personas que viajaban en los vehículos y, en segundo lugar, para garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciben un trato comparable, independientemente de que en la Comunidad se produjo el accidente (véase, en particular, el quinto considerando en el preámbulo a la Segunda Directiva y el cuarto considerando en el preámbulo de la Tercera Directiva).*

25. *A tal efecto, la Primera Directiva estableció un sistema basado en la presunción de que los vehículos habitualmente estacionados en el territorio de la Comunidad están cubiertos por un seguro (véase el considerando octavo). Artículo 3 (1) de la Primera Directiva por lo tanto, establece que los Estados miembros a que adopten todas las medidas apropiadas para garantizar que la responsabilidad civil respecto de la utilización de los vehículos estacionados habitualmente en su territorio está cubierto por un seguro.*

26. *Sin embargo, la versión original de este artículo deja a los Estados miembros para determinar los daños cubiertos y los términos y condiciones del seguro obligatorio de responsabilidad civil. Con el fin de reducir las disparidades que siguen existiendo entre las legislaciones de los Estados miembros en lo que respecta a la medida de la obligación de asegurar (tercer considerando en el preámbulo a la Segunda Directiva), el artículo 1 de la Segunda Directiva exige la responsabilidad civil por daños a la propiedad y las lesiones personales han de ser cubiertas obligatoriamente hasta las cuantías especificadas en el artículo 3 de dicha Directiva, siempre que, en lo que respecta a lesiones personales, los miembros de la familia del asegurado o del conductor no pueden ser excluidos de la cobertura del seguro. El artículo 1 de la Tercera Directiva amplía la obligación de proporcionar la cobertura para lesiones personales a todos los pasajeros que no sean el conductor.*

27. *Artículo 3 (1) de la Primera Directiva, ampliada y completada por la Segunda y la Tercera Directivas, obliga a los Estados miembros a garantizar que la responsabilidad civil respecto de la utilización de los vehículos estacionados habitualmente en su territorio está cubierto por un seguro, y específica, entre otras cosas, los tipos de pérdida o lesión y la de los terceros, víctimas han de ser cubiertos por dicho seguro. Por otra parte, dicha disposición no establece qué tipo de responsabilidad civil, por riesgo o por culpa, es la que se debe cubrir.*

28. *En la ausencia de normas comunitarias cuyo objeto sea definir el tipo de seguro de responsabilidad civil derivada de la utilización de los vehículos que han de ser cubiertos por el seguro obligatorio, es, en principio, competencia de los Estados establecer el sistema de responsabilidad civil aplicable a los accidentes de tráfico.*

29. *Sin embargo, deben asegurarse de que la responsabilidad civil derivadas de su derecho interno está cubierto por un seguro que cumpla con las disposiciones de las tres directivas en cuestión.*

30. *A continuación, en la medida en lo que se refiere a la indemnización por las pérdidas o daños causados a los miembros de la familia del asegurado o del conductor, el artículo 3 de la Segunda Directiva dispone que las personas no puedan estar excluidas de los seguros respecto de sus lesiones por virtud de una relación familiar. Es claro desde el noveno considerando del preámbulo de la Segunda Directiva que el artículo 3, tiene por objeto proporcionar a los miembros de la familia del asegurado o del conductor con protección comparable a la que se concede a otros de terceros víctimas.*

32. *Por consiguiente, si un Estado miembro tiene establecida mediante su legislación nacional la cobertura del seguro obligatorio en materia de lesiones personales a los pasajeros que no son miembros de la familia y que se llevan de forma gratuita, tanto si hay o no culpa por parte del conductor del vehículo que causó el accidente, debe imponer la misma cobertura en materia de lesiones personales a los pasajeros que son miembros de la familia del asegurado o del conductor. Por otra parte, si dicho Estado miembro la legislación nacional no impone cubrir en materia de lesiones personales a los pasajeros que no son miembros de la familia, el artículo 3 de la Segunda Directiva no*

¹⁵ Asunto C-424/97 Haim [2000], Asunto C-392/93, British Telecommunications, [1996], el Asunto C-278/05 Robins [2007].

obliga a imponer la cobertura de lesiones corporales a los pasajeros que se miembros de la familia del asegurado o del conductor”.

El Órgano de Vigilancia afirma que no tiene conocimiento de ninguna práctica por sí misma o de la Comisión que podrían alterar la evaluación anterior. Si la comprensión del estado Noruego sobre las disposiciones pertinentes es compartida por otros Estados del EEE esto podría afectara la evaluación de si la infracción es lo suficientemente grave. Sin embargo, no es suficiente, a fin de evitar la responsabilidad que esta sea la situación en un solo o un número limitado de Estados del EEE.

El Órgano de Vigilancia sugiere responder a las preguntas de la siguiente manera:

1. Es incompatible Directivas sobre el seguro de RC de vehículos a motor excluir del sistema de seguro obligatorio la reparación de las pérdidas no económicas ("dolor y sufrimiento") en virtud de la legislación nacional si el daño no patrimonial es un elemento de la responsabilidad civil.

2. Es el órgano jurisdiccional nacional quien debe determinar si se cumplen las condiciones para declarar la responsabilidad del Estado por el incumplimiento de la legislación del EEE. Con el fin de determinar si esa infracción de la legislación del EEE constituye una violación suficientemente caracterizada, debe tenerse en cuenta todos los factores que caracterizan la situación en cuestión. Estos factores incluyen, en particular, el importe de la discrecionalidad concedida a las autoridades nacionales, la claridad y la precisión de la norma vulnerada, si la infracción y el daño causado ha sido intencional o involuntaria, si cualquier error de derecho es excusable o inexcusable, si la orientación fue proporcionada por la jurisprudencia en cuanto a la interpretación de la disposición infringido, y si la posición adoptada por una comunidad o una institución EEE puede haber contribuido a la adopción o el mantenimiento de la medida nacional.

IX.-LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS.

En lo que respecta a la primera cuestión, la Comisión de las Comunidades Europeas (en adelante "la Comisión") sostiene que el artículo 3 de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que no es permisible que la legislación nacional excluya la reparación de las pérdidas no económicas ("dolor y sufrimiento") del alcance de la obligación del seguro obligatorio. La Comisión mantiene que, si bien corresponde a cada Estado a decidir su propio sistema de la responsabilidad, la responsabilidad que se plantea debe ser cubierta por el seguro que cumpla con los requisitos de la Directiva¹⁶.

En opinión de la Comisión, esto significa que tanto la responsabilidad sin culpa en virtud de la Ley de responsabilidad civil de automóviles, como la responsabilidad civil derivadas de la sección 3-5, párrafo primero, letra uno de la Ley Penal, deberán estar cubiertos por el seguro obligatorio de acuerdo con la obligación establecida en el artículo 3 (1) de la Primera Directiva. Ambos son tipos de responsabilidad civil en que se puede incurrir en relación con los accidentes de tráfico y forma parte del sistema general noruego de la responsabilidad en este contexto.

La Comisión sostiene que esta conclusión no se ve alterada por el hecho de que la reparación no cubra la pérdida no-económica. En su opinión, no hay nada en el texto de la primera directiva que sugiere que debe hacerse una distinción sobre esa base, ni que las pérdidas no económicas puedan quedar excluidas. Por el contrario, la definición amplia del término "parte perjudicada" en el artículo 1 (2), de la Primera Directiva, sobre la base del derecho a indemnización "respecto de cualquier pérdida," refuerza la conclusión. Además, la Comisión afirma que el artículo 1 de la Segunda Directiva, refiriéndose a las lesiones personales y daños a la propiedad, simplemente sirve para aclarar que en este último también debe incluirse, y que los términos del cuarto considerando del Preámbulo de la Directiva así lo reiteran, no pudiendo tomarse como una restricción sobre el tipo de pérdida cubierta bajo el epígrafe de "lesiones personales".

Por último, la Comisión se opone a la Demandada en su la interpretación del asunto E-7/00 Helgadóttir. En este caso, la Corte simplemente afirmó que todas las pérdidas deben ser cubiertas hasta los importes fijados en el artículo 1 (2) de la Segunda Directiva. Comentarios similares se plantean en relación con la sentencia en el asunto E-1/99 Finanger [1999].

En lo que respecta a la segunda cuestión, la Comisión afirma que las condiciones de la responsabilidad del Estado en virtud de la legislación del EEE son esencialmente las mismas que las previstas en la legislación de la CE. En virtud de la legislación del EEE una violación de una obligación será lo suficientemente grave si la Estado Contratante en cuestión ha conculcado de manera manifiesta y grave los límites de su discreción. En el desempeño de esta evaluación, el órgano jurisdiccional nacional puede tener en cuenta factores tales como la claridad y la precisión de la norma vulnerada, la medida de discreción dejado por esa norma a las autoridades nacionales, si la infracción y el daño causado intencional o involuntaria, y si fue un error excusable o inexcusable. (C-48/93, Brasserie du pêcheur y Factortame [1996])

En opinión de la Comisión, parece discutible que uno no puede establecer una violación suficientemente caracterizada del Derecho del EEE sobre la base del grado de claridad y precisión de las Directivas, por sí solo.

¹⁶ Asunto C-348/98 Ferreira [2000], el asunto C-365/05 Farrell [2007] y el asunto C-166/02 Viegas [2003]

Sin embargo, están suficientemente esclarecidos por el TJCE en la sentencia en el asunto C-348/98 Ferreira de forma que todas las manifestaciones de responsabilidad civil derivadas de la legislación nacional en relación con los accidentes de tráfico debe ser cubierto por el seguro cumplimiento de las Directivas. Se desprende de la sentencia del TJCE en asuntos acumulados C-46/93 y C-48/93, Brasserie du Pêcheur, que a partir de ese momento, que la exclusión de reparación en la ley noruega del daño no patrimonial parece constituir una violación suficientemente caracterizada del Derecho del EEE a los fines de establecer la responsabilidad del Estado en virtud de la legislación del EEE.

La Comisión propone responder a las preguntas de la siguiente manera:

1. Las directivas sobre seguros de Responsabilidad Civil de vehículos a motor y, en particular, su artículo 3 (1) de la Directiva 72/166/CEE, debe interpretarse en el sentido de que se prohíbe que la legislación nacional excluya la reparación de las pérdidas no económicas ("dolor y sufrimiento") del ámbito de aplicación de la obligatoriedad del seguro.

2. Esta exclusión, que constituye una forma de responsabilidad civil, de la obligación objeto del seguro obligatorio es, en principio, una violación suficientemente grave de las obligaciones derivadas del Acuerdo sobre el EEE como para entrañar la responsabilidad del Estado.

La responsabilidad de las autoridades nacionales por violación del derecho comunitario y los presupuestos del derecho de indemnización de los particulares:

La jurisprudencia comunitaria reconoce que el principio de responsabilidad puede generar un derecho de indemnización a favor de los particulares. Los requisitos exigidos son tres: a) que se produzca la violación de una norma comunitaria que atribuya un derecho a los particulares, b) que tal violación esté suficientemente caracterizada y c) relación de causalidad entre violación y los daños generados a los particulares afectados. En aquellos casos en que resulta patente que el incumplimiento del Derecho Comunitario pero no hay un perjuicio para los particulares, la situación implica una responsabilidad que genera una sentencia «declarativa» de incumplimiento por parte del Estado incumplidor, pero, en cambio, no da lugar a reconocimiento de un derecho de indemnización en favor del particular.

El Tribunal de la AELC, en la cuestión prejudicial de 10 de diciembre de 1998, Erla Maria Sveinbjörnsdóttir /Gobierno de Islandia (E-9/97) llega a la conclusión de que:«resulta un principio del Tratado del EEE que las Partes Contratantes están obligadas a reconocer la indemnización por daños y perjuicios causados a los particulares por violaciones de las obligaciones asumidas de acuerdo con el Tratado del EEE cuya responsabilidad es atribuible a los Estados de la AELC» (apartado 63).El Tribunal de la AELC marca como condiciones para declarar la responsabilidad del Estado primero que la norma otorgue derechos a los particulares cuyo contenido pueda ser identificado en atención a una o más Directivas o Reglamento; en segundo lugar, que la violación por parte del Estado contratante sea suficientemente grave; y finalmente, que haya un nexo de causalidad entre la violación de la obligación del Estado y los daños y perjuicios sufridos por los particulares afectados (apartado 66).

Asunto C-166/02. VIEGAS

24. A este respecto, es preciso recordar que, según la sentencia de 19 de noviembre de 1991, Francovich y otros (asuntos acumulados C-6/90 y C-9/90, Rec. p. I-5357, apartado 39), el Derecho comunitario impone a los Estados miembros la obligación de reparar los daños causados a los particulares por no haber adaptado su Derecho interno a lo dispuesto en una Directiva, siempre y cuando concurren tres requisitos. Primero, que el objetivo de la Directiva sea atribuir derechos a los particulares. Segundo, que el contenido de estos derechos pueda determinarse basándose en las disposiciones de la Directiva. Tercero y último, que exista una relación de causalidad entre el incumplimiento de la obligación que incumbe al Estado y el daño sufrido (sentencia Faccini Dori, antes citada, apartado 27).

M^a José Fernández Martín
IURA& PRAXIS
Noviembre 2008