

...en materia de seguros

SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMÓVIL: EXCLUSIÓN DE LA COBERTURA AL CONDUCTOR, INCLUSO SI UN OCUPANTE INTERVIENE EN LA CONDUCCIÓN CAUSANDO EL ACCIDENTE.

Sentencia de 12 de febrero de 2026 de la Sala Cuarta del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
Ponente: Sr. I. Jarukaitis.

**Javier López García
de la Serrana**

Abogado –
Doctor en Derecho.
Director de HispaColey

1. INTRODUCCIÓN

Nos encontramos ante una resolución de la Sala Cuarta del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante TJUE), que arroja luz sobre una cuestión de gran relevancia en el ámbito del seguro obligatorio de responsabilidad civil automovilística. En concreto, se analiza la interpretación del concepto de «conductor» a efectos de la Directiva 2009/103/CE, y si una persona que se encuentra al volante de un vehículo puede perder tal condición —y, por tanto, ser considerado un «ocupante» a efectos de la cobertura del seguro—, cuando un tercero que viaja en el mismo vehículo interviene en la conducción y provoca un accidente.

Ante esta controversia, el Hoge Raad der Nederlanden (Tribunal Supremo de los Países Bajos) plantea al TJUE si la exclusión de cobertura para el conductor, prevista en la Directiva, se mantiene incluso en circunstancias tan excepcionales como las descritas.

2.- SUPUESTO DE HECHO

Los hechos que motivan la presente cuestión prejudicial se originan a finales de 2016 en un

grave accidente de tráfico en los Países Bajos. La víctima conducía un minibús propiedad de un club de fútbol, en el que viajaban también un antiguo entrenador y dos socios del club.

El siniestro se desencadenó de forma súbita cuando el antiguo entrenador, que se encontraba sentado en la parte trasera del vehículo, accionó intencionadamente el freno de mano mientras el minibús circulaba a una velocidad aproximada de 70 km/h. Esta intervención provocó que el vehículo derrapara violentamente y colisionara con varios pilares. A consecuencia del impacto, tanto la víctima como el copiloto salieron despedidos del minibús. Lamentablemente, el copiloto falleció a causa de las heridas, mientras que el conductor sufrió lesiones de extrema gravedad que le han dejado secuelas permanentes muy severas.

El club de fútbol propietario del vehículo tenía concertado un seguro obligatorio de responsabilidad civil con la entidad Nationale Nederlanden. Adicionalmente, había suscrito con la misma aseguradora una póliza voluntaria para cubrir los daños de los ocupantes y del conductor.

El conductor reclamó a Nationale Nederlanden la indemnización por sus daños personales. La

aseguradora denegó la cobertura por dos motivos principales:

- Respecto al seguro voluntario de daños, alegó que el informe policial indicaba que el conductor se encontraba bajo los efectos del alcohol en el momento del accidente, circunstancia que excluía la cobertura.

- Respecto al seguro obligatorio de responsabilidad civil (regulado por la ley neerlandesa WAM), sostuvo que dicha póliza no cubre los daños sufridos por el propio conductor del vehículo.

Ante esta negativa, el perjudicado interpuso una demanda ante el rechtbank Noord-Nederland (Tribunal de Primera Instancia de los Países Bajos Septentrionales). El argumento central de la demanda fue que, aunque el reclamante estuviera al volante, la acción del ocupante al tirar del freno de mano le privó del control efectivo del vehículo, por lo que ya no podía ser considerado "conductor" a efectos de la exclusión de cobertura.

El Tribunal dictó sentencia de fecha 22 de octubre de 2020, concluyendo que, desde el momento en que el copiloto accionó el freno de mano, el reclamante dejó de ser el conductor en el sentido que establece la ley al no estar en condiciones de conducir efectivamente el autobús.

Disconforme con el fallo, la aseguradora recurrió en apelación ante el Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden (Tribunal de Apelación de Arnhem-Leeuwarden). Este Tribunal, mediante sentencia de 13 de diciembre de 2022, anuló la resolución de primera instancia. Su razonamiento fue que el reclamante no había perdido su condición de conductor, ya que seguía siendo la persona que se había sentado al volante, había puesto en marcha el vehículo, determinado su velocidad y elegido la dirección. Consideró que la intervención del ocupante fue una "acción de conducción" puntual, pero no despojó al perjudicado de su estatus de conductor principal.

Finalmente, la representación del perjudicado interpuso recurso de casación ante el Hoge Raad der Nederlanden (Tribunal Supremo de los Países Bajos, alegando que no podía considerarse que el actor siguiera siendo el conductor del autobús después de que el antiguo entrenador

del club accionara el freno de mano, puesto que dicha acción le había privado de la posibilidad de conducir de forma efectiva el vehículo. El Alto Tribunal neerlandés, al analizar el caso, identificó que la normativa nacional neerlandesa (el artículo 4, apartado 1, de la WAM) es una transposición del artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103/CE, que establece la cobertura para todos los ocupantes "con excepción del conductor". Dado que el concepto de "conductor" no está definido en la Directiva y su interpretación es clave para resolver el litigio, el Alto Tribunal decidió suspender el procedimiento y plantear una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que este se pronunciase sobre el alcance de dicho concepto en el Derecho de la Unión.

En estas condiciones, el Hoge Raad der Nederlanden (Tribunal Supremo de los Países Bajos) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 12, apartado 1, de la [Directiva 2009/103] en el sentido de que el seguro obligatorio de responsabilidad civil debe cubrir los daños y perjuicios del conductor (inicial) en caso de que un ocupante intervenga en el control del vehículo y se produzca un accidente como consecuencia de esa intervención?

2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión prejudicial, ¿se derivan del Derecho de la Unión requisitos concretos que el juez nacional deba tener en cuenta para determinar si un conductor en el sentido del artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103 codificada ha perdido la condición de conductor en las circunstancias del caso y puede acogerse a la protección de los ocupantes en virtud de la norma general?».

3. ARGUMENTACIÓN JURÍDICA

Mediante esta cuestión, el tribunal neerlandés pregunta, en esencia, si los daños sufridos por la persona que está al volante de un vehículo deben ser cubiertos por el seguro obligatorio cuando el accidente es consecuencia de la intervención de un ocupante en la conducción.



El TJUE estructura su razonamiento en base a una triple interpretación de la norma:

1. Interpretación Literal: El Tribunal parte del tenor del artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103, que establece que el seguro obligatorio cubrirá los daños corporales de "todos los ocupantes, con excepción del conductor". La Directiva no define el término "conductor", por lo que el TJUE recurre a su sentido corriente: es la persona que se encuentra a los mandos o al volante del vehículo y lo dirige. Por oposición, el "ocupante" es quien es transportado sin dirigir el vehículo. De esta distinción se deduce que, si bien puede haber varios ocupantes, sólo puede haber un conductor. La norma, por tanto, excluye de forma explícita y sin ambigüedades al conductor de la cobertura por sus propios daños.

2. Interpretación Contextual: El TJUE analiza el artículo 12 en el contexto global de la Directiva. Señala que toda la normativa (el artículo 1.1., el artículo 3 y los apartados 1, 2 y del referido artículo 12), se articula sobre una distinción fundamental entre el conductor y las demás personas que pueden ser víctimas de un accidente (ocupantes, peatones, ciclistas, etc.).

Estas categorías de víctimas se definen, precisamente, por oposición al conductor. Permitir que la intervención de un tercero altere esta clasificación desvirtuaría la estructura del sistema de protección. Además, el Tribunal diferencia claramente entre la obligación de cobertura del seguro (regulada por el Derecho de la Unión) y

el alcance de la indemnización según la responsabilidad civil (regida por el Derecho nacional). La acción del ocupante que tira del freno de mano es relevante para determinar la responsabilidad civil y el reparto de la indemnización según la legislación neerlandesa, pero no tiene la capacidad de modificar la condición de "conductor" a efectos de la cobertura del seguro obligatorio europeo.

En concreto, establece que: "todos estos elementos textuales y contextuales indican que el artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que la intervención de un ocupante en la conducción de un vehículo, que provoca un accidente, no puede tener como consecuencia privar al conductor de ese vehículo de su condición de conductor, so pena de menoscabar tanto la distinción fundamental entre conductor y tercero víctima, que caracteriza el sistema de seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles establecido por dicha Directiva, como la distinción entre la obligación de cobertura por dicho seguro y el alcance de la indemnización por daños en virtud de la responsabilidad civil relativa al accidente, que se rige por el Derecho nacional".

3. Interpretación Teleológica (Finalista): Es cierto que la evolución de la normativa de la Unión en materia de seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles pone de manifiesto que el legislador de la Unión ha perseguido y reforzado

de modo constante el objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por estos vehículos. Sin embargo, el TJUE argumenta que este objetivo se vería menoscabado si la condición de conductor pudiera cambiar en función de "circunstancias fácticas aleatorias". Esto generaría una gran inseguridad jurídica. Además, llevaría a un resultado paradójico: si la persona al volante dejara de ser considerada conductor, el ocupante que intervino en la conducción pasaría a serlo, quedando este último excluido de la protección que la Directiva pretende otorgar a los ocupantes. Por tanto, para garantizar la coherencia y efectividad del sistema, la condición de conductor debe ser estable y unívoca.

En base a estas consideraciones, el TJUE establece que la intervención de un ocupante en la conducción no priva a la persona que está al volante de su condición de conductor.

En cuanto a la segunda cuestión planteada por el Alto Tribunal neerlandés, subsidiaria a la primera, y dado que la respuesta del TJUE a la primera cuestión fue negativa —es decir, la condición de conductor no se pierde por la intervención de un ocupante—, el análisis de la segunda cuestión deviene innecesario.

En definitiva, la Sala Cuarta del TJUE declara que: "el artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así

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

4. LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA CITADAS

Artículos 1, 3, 12 y 13 de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles.

SSTJUE de 20 de diciembre de 2017, Núñez Torreiro, C-334/16, EU:C:2017:1007, apartado 27, y de 30 de abril de 2025, Nastolo, C-370/24, EU:C:2025:300, apartado 39.

SSTJUE de 17 de marzo de 2011, Carvalho Ferreira Santos, C-484/09, EU:C:2011:158, apartado 31, y de 12 de octubre de 2023, KBC Verzekeringen, C-286/22, EU:C:2023:767, apartado 23.

STJUE de 1 de diciembre de 2011, Churchill Insurance Company Limited y Evans, C-442/10, EU:C:2011:799, apartados 27 a 31.





CONCLUSIÓN:

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha resuelto la cuestión prejudicial planteada por el Hoge Raad der Nederlanden respecto a la interpretación del artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103/CE, fijando la siguiente doctrina: “El artículo 12, apartado 1, de la Directiva 2009/103/CE [...] debe interpretarse en el sentido de que los daños sufridos por el conductor del único vehículo implicado en un accidente de tráfico no deben estar cubiertos por el seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles previsto en esa Directiva, ni siquiera cuando un ocupante haya intervenido en la conducción del vehículo y se haya producido el accidente como consecuencia de esa intervención.”

De este importantísimo fallo podemos extraer las siguientes conclusiones de gran relevancia:

- a) El concepto de «conductor» es unívoco. A efectos de la Directiva, el conductor es la persona que se encuentra al volante y a los mandos del vehículo, dirigiéndolo.
- b) La condición de conductor no se pierde por la intervención de un tercero. Una acción externa de un ocupante que prive al conductor del control efectivo del vehículo no modifica su estatus legal a efectos de la cobertura del seguro obligatorio. Sigue siendo el conductor.
- c) Se mantiene la distinción fundamental del sistema. El seguro obligatorio de responsabilidad civil se basa en una clara separación entre el conductor (cuyos daños propios no están cubiertos por esta póliza) y los terceros víctimas (ocupantes, peatones, etc.), que sí están protegidos.
- d) La protección de las víctimas tiene un límite lógico. Si se aceptara que el conductor se convierte en ocupante, el ocupante que causó el accidente se convertiría en conductor, quedando este último desprotegido, lo que iría en contra del objetivo de la norma.
- e) La responsabilidad civil es una cuestión distinta a la cobertura del seguro. El hecho de que el ocupante pueda ser considerado civilmente responsable del accidente según la legislación nacional no altera el ámbito de aplicación personal del seguro obligatorio definido por la Directiva.
- f) La cobertura de los daños del conductor es una cuestión de Derecho nacional. La Directiva no armoniza la obligación de asegurar los daños propios del conductor. Por tanto, la posibilidad de que estos daños estén cubiertos dependerá de otras pólizas voluntarias (como un seguro de accidentes del conductor) o de la legislación de cada Estado miembro, pero no del seguro obligatorio de responsabilidad civil frente a terceros.