



**VNiVERSIDAD
D SALAMANCA**

CAMPUS DE EXCELENCIA INTERNACIONAL

TRABAJO FIN DE GRADO

GRADO EN DERECHO

Derecho Privado

Derecho civil

Curso 2016/2017

**LA CONCURRENCIA DE CAUSAS EN
LA RESPONSABILIDAD CIVIL
EXTRA CONTRACTUAL POR
ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN**

Sandra Juanes Rodríguez

Tutora: Nieves Martínez Rodríguez

Julio de 2017

TRABAJO FIN DE GRADO

GRADO EN DERECHO

Derecho Privado

Derecho Civil

**LA CONCURRENCIA DE CAUSAS EN
LA RESPONSABILIDAD CIVIL
EXTRACONTRACTUAL POR
ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN**

**THE CONCURRENCE OF CAUSES
IN THE EXTRA-CONTRACTUAL
CIVIL LIABILITY FOR TRAFFIC
ACCIDENTS**

Sandra Juanes Rodríguez

sandrajr95@hotmail.com

Tutora: Pfra.Dra.D^a Nieves Martínez Rodríguez

RESUMEN (15 líneas)

“La concurrencia de causas en la responsabilidad civil extracontractual por accidentes de circulación” pretende realizar una aproximación a una figura compleja y de gran relevancia práctica que tiene lugar cuando en un accidente de circulación interviene no solo el agente dañador, sino también la culpa o negligencia de la víctima.

En este contexto, muchos individuos que sufren un daño buscan el resarcimiento mediante una acción de responsabilidad civil contra el conductor del vehículo o su aseguradora, causante del daño. Por su parte, el demandado intentará exonerarse de su responsabilidad de manera total o parcial, alegando excepciones tales como: la existencia de un caso fortuito, o de fuerza mayor o la contribución negligente de la víctima. En los supuestos en los que no conste acreditada una liberación total de dicha responsabilidad, entrará en juego la llamada concurrencia de causas (o de culpas).

Esta figura no ha sido aún tratada en profundidad a pesar de su relevancia práctica y es por ello que los pronunciamientos doctrinales y jurisprudenciales son esenciales para esclarecer las cuestiones controvertidas sobre este tema. Todo esto será necesario para cumplir con los “imperativos de equidad” que rigen en el sistema de responsabilidad civil en general y en el ámbito de circulación de vehículos de motor en particular.

PALABRAS CLAVE (entre 3 y 6): RESPONSABILIDAD CIVIL, CULPA DE LA VÍCTIMA, CONCURRENCIA DE CAUSAS, ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN.

ABSTRACT (15 lines)

"The concurrence of causes in extra-contractual civil liability for traffic accidents" seeks to make an approach to a complex legal figure of great practical relevance that takes place when in a traffic accident gets involved not only the actor, but also the fault or negligence of the victim.

In this context, many injured individuals look for redress through civil liability action against the driver of the vehicle or his insurance company, causing the damage. For his part, the respondent will attempt to exonerate himself from its responsibility in whole or in part, alleging exceptions such as: the existence of a fortuitous event or force majeure or negligent contribution of the victim. In cases where there is no evidence of a total release of such responsibility, the so-called concurrence of causes (or faults) will come into play.

This legal figure has not been yet dealt with in depth despite its practical relevance, and due to this reason, doctrinal and jurisprudential pronouncements are essential to clarify the controversial issues on this subject. All of this will be necessary to comply with the "imperatives of equity" that govern the civil liability system in general and in the field of motor vehicle circulation in particular.

KEYWORDS: CIVIL LIABILITY, FAULT OF THE VICTIM, CONCURRENCIA OF CAUSES, CIRCULATION ACCIDENTS.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	6
2. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCURRENCIA DE CAUSAS O CULPAS. ...	7
2.1 Significación.....	7
2.2 Referencia histórica a la llamada compensación de culpas y su presencia en el derecho comparado.	8
2.3 Aclaraciones terminológicas: “Compensación de culpas”, “Concurrencia de culpas”, y “Concurrencia de causas”.	11
2.3.1 “Compensación de culpas”.....	11
2.3.2 “Concurrencia de culpas”	12
2.3.3 “Concurrencia de causas”.....	13
3. CONSIDERACIONES PREVIAS SOBRE LA LRCSCVM.....	14
3.1 Planteamiento	14
3.2 Referencia legislativa en el ámbito de circulación de vehículos de motor.....	15
3.3 El riesgo como título especial de imputación.	16
3.3.1 La responsabilidad objetiva frente a los daños a las personas.....	18
3.3.2 La responsabilidad por culpa frente a los daños materiales.	19
3.4 El Ámbito de aplicación de la LRCSCVM: “vehículos a motor” y “accidente o hecho de circulación”	20
3.4.1 Vehículo a motor.....	21
3.4.2 Hecho de la circulación	21
4. LA CONCURRENCIA DE CAUSAS EN LA LRCSCVM	23
4.1 Requisitos necesarios para la apreciación de la concurrencia de causas.	23
4.2 Teorías operativas en los supuestos de concurrencia de culpas entre agente y perjudicado.	25
4.2.1 Teoría de la absorción	25
4.2.2 Teoría de la neutralización	27
4.2.3 Teoría de la moderación de responsabilidad	27
4.3 Distinción entre víctima y perjudicado	28
4.4 Concurrencia de causas entre la víctima y el agente dañador	30
4.4.1 Culpabilidad de ambos copartícipes.....	33
4.4.2 Culpa exclusiva de uno de los copartícipes.....	34
4.4.3 Ausencia de culpabilidad.....	34

4.5 Víctimas no conductoras de vehículos de motor	35
4.6 Efectos de la concurrencia de causas	36
4.6.1 La distribución de las cuotas de responsabilidad	37
4.6.2 La moderación de la responsabilidad	39
4.6.3 El reparto de la cuantía de la indemnización.....	41
5. CONCLUSIONES	43
6. BIBLIOGRAFÍA	46
7. JURISPRUDENCIA	49
8. ANEXOS	50
ANEXO I: Tabla 1.A de la LRCSCVM	50

Abreviaturas utilizadas:

ADC	=Anuario de Derecho Civil
Art.	=Artículo. Artículos, en plural: arts.
BGB	=Bürgerliches Gesetzbuch, Código Civil Alemán en vigor desde el 1 de enero de 1900.
Cc.	=Código Civil español, aprobado por el Real Decreto de 24 de Julio de 1889.
CP	=Código Penal español, aprobado por la Ley Orgánica 10/1995 de 23 de Noviembre.
LRCSVM	=Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.
Nº	=Número
<i>Op.Cit</i>	=Obra del mismo autor citada con anterioridad
PETL	=Principles of European Tort Law. Principios europeos del Derecho de Daños.
RDP	=Revista de Derecho Privado
RRCS	=Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro.
RRCSVM	= Real Decreto Legislativo 1507/2008 de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de seguro obligatorio de responsabilidad Civil en la circulación de vehículos a motor.
SAP	=Sentencia de la Audiencia Provincial
SJPI	=Sentencia del Juzgado de Primera Instancia
Ss	=Páginas siguientes
STS	=Sentencia del Tribunal Supremo
TS	=Tribunal Supremo
Vid	=Véase
VS	= <i>Versus</i> , contra

1. INTRODUCCIÓN

La concurrencia de causas es una figura que hace referencia a la existencia de varias causas que desencadenan en un mismo resultado dañoso. Son mismamente esas causas las que nos permiten apreciar el origen del daño y esclarecer en qué medida ha intervenido la negligencia de la víctima. Como consecuencia de la existencia de esta concurrencia de causas, se producirá la moderación de la responsabilidad de la víctima, así como, la respectiva reducción de la cuantía de la indemnización que esta tiene derecho a percibir.

Durante el desarrollo del Trabajo se pretende analizar la concurrencia de causas en nuestro ordenamiento jurídico, teniendo en cuenta que en el Código Civil español no hay ningún precepto que regule de manera autónoma y general esta figura como sí ocurre en otros ordenamientos jurídicos. Así pues, tras realizar una breve referencia histórica de los antecedentes de este fenómeno, se analizará más detenidamente la concurrencia de causas (o de culpas) entre agente dañador y la víctima en la circulación de vehículos de motor.

Teniendo esta cuestión muy presente, es preciso tomar como referencia la jurisprudencia de la Sala I del Tribunal Supremo que se muestra a lo largo de todo el trabajo. Y, además, también se llevará a cabo un análisis comparativo de diferentes ordenamientos jurídicos para tratar así de conseguir una solución admisible y de referencia a las diferentes lagunas legales; para solventar problemas relativos a la identificación de culpas, así como a la distribución de responsabilidades y a la moderación de la cuantía de la indemnización, con el objetivo de lograr los resultados más justos y eficientes.

2. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCURRENCIA DE CAUSAS O CULPAS.

2.1 Significación

Se alude a esta figura cuando el daño es producido por la concurrencia de la culpa de la propia víctima con la culpa del agente. En este caso, la obligación de reparar el daño se reduce para el agente en la medida en que la culpa de la víctima ha contribuido a aquel.

En relación con esto y siguiendo el planteamiento de SOTO NIETO¹ podríamos afirmar que “habiendo un responsable (agente), no es equitativo volver la cabeza a una hilera de actos del receptor del daño que han sido capaces de determinar, condicionar o favorecer el lamentable desenlace”. En el mismo sentido se pronuncia ENNECCERUS quien afirma que “el ordenamiento jurídico no puede permitir que el daño padecido vaya exclusivamente a cargo del agente cuando el propio perjudicado haya contribuido culposamente a causar el daño descuidando su propio interés”².

En nuestro Código Civil no hay un precepto que regule de manera autónoma y general la concurrencia de culpa de la víctima en la causación de su propio daño como si ocurre en otros ordenamientos jurídicos³. Como consecuencia de esto, la jurisprudencia tiene un papel fundamental en el desarrollo de soluciones aplicables en estos supuestos.

Además, debemos tener en cuenta las regulaciones contenidas en algunas leyes especiales como la prevista en el artículo 1 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor⁴ que más tarde entraré a analizar. O, el artículo 145 del Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias⁵ que prevé la reducción o la supresión de

¹ SOTO NIETO, F, “La llamada compensación de culpas”, *RDP*, n°.52, 1968, p. 409-427.

² ENNECCERUS,L, “Derecho de obligaciones” en *Tratado de Derecho civil*. T. II. (undécima revisión por HEINRICH LEHMAN. Traducción española con anotaciones de PÉREZ GONZÁLEZ, Y ALGUER), Bosch, Barcelona, 1966.

³ Dicha regulación sí se contiene, por ejemplo en el artículo 570 del Código Civil portugués, el artículo 44 del Código de obligaciones suizo, el párrafo 254 BGB y el artículo 101 del Código Civil holandés.

⁴ Aprobada por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre (de ahora en adelante, LRCSCVM).

⁵ Aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.

responsabilidad del productor cuando interviene la culpa del perjudicado. Así mismo, el artículo 114 del Código Penal⁶ prevé que si la víctima hubiere contribuido con su conducta a la producción del daño o perjuicio sufrido, los Jueces o Tribunales podrán moderar el importe de su reparación o indemnización.

2.2 Referencia histórica a la llamada compensación de culpas y su presencia en el derecho comparado.

En el Derecho Romano, la mera participación de la víctima en el hecho dañoso, aunque fuera por culpa levísima, suponía la exoneración de la responsabilidad del agente del daño. Así fue recogida esta regla en el Digesto romano que dice así: *Quod quis ex culpa sua damnum sentit, non intelligitur sentire* (la víctima que ha participado en el daño nada puede reclamar)⁷.

En el derecho común o *Common Law*, la figura de la concurrencia de culpas apareció en el siglo XIX con la llamada *contributory negligence*, doctrina según la cual no se puede resarcir a la víctima cuando ella ha participado con su culpa en la producción del resultado dañoso. El primer caso jurisprudencial que recoge esta doctrina es el caso *Butterfield VS. Forrester* (1.809): Este último se encontraba haciendo obras en su casa y colocó un poste en la mitad de la carretera que obstaculizaba el paso. Butterfield cabalgaba a gran velocidad por esa carretera, no vio el poste y se cayó del caballo sufriendo, como consecuencia de dicho suceso, unas lesiones. El Tribunal desestimó la demanda de Butterfield y argumentó que si este hubiera moderado su velocidad, podría haber percibido dicho obstáculo y por ende podría haber evitado ese desenlace. Esta teoría del *contributory negligence* también es conocida como *all or nothing* (todo o nada) ya que en estos casos la víctima no tiene derecho a ninguna indemnización cuando su conducta fue negligente.

Como mitigación de esta doctrina surgió la teoría de *last clear chance* (última oportunidad clara) en virtud de la cual si el agente dañoso tuvo una clara y última oportunidad de evitar el daño, se considera que la culpa de la víctima no ha sido la

⁶ Aprobado por la Ley Orgánica 10/1995 de 23 de Noviembre.

⁷ AEDO BARRENA, C, "El problema del concepto de culpa en la Lex Aquilia: Una mirada funcional", *Revista de Derecho de la Universidad Austral de Chile*, nº1, 2014, pp.32-33.

proximate cause (causa próxima) de éste⁸. Es decir, la existencia de dicha oportunidad permite a la víctima destruir el efecto de su propia culpa, considerándose que no ha sido la causa próxima del resultado. Es importante señalar que el desaprovechamiento de la acción, por parte del agente, debe ser doloso o gravemente negligente⁹. De esta Doctrina podemos destacar el caso Davies VS. Mann (1982): Davies dejó su asno pastando en un lado próximo a una carretera. Mann pasaba por esa carretera conduciendo un carruaje con caballo y arrolló al asno que murió poco después. El dueño del animal demandó al conductor quien en su defensa afirmó que la culpa de la producción del daño fue debido a que Davies dejó mal atado al asno. El juez no admitió este argumento razonando que “aunque el perjudicado (dueño del burro) había sido culpable, el conductor fue quien tuvo la última oportunidad clara de evitar el daño”.

Por último cabe mencionar la doctrina de *comparative negligence*, que distribuye el daño entre el agente y la víctima con el fin de mitigar los efectos drásticos de la aplicación del *contributory negligence*.

En el derecho comparado podemos destacar algunos ordenamientos que prevén expresamente la concurrencia de culpas como el párrafo 254 del BGB: “Si en la producción del daño ha concurrido culpa del perjudicado, la obligación a la indemnización, así como la cuantía de la indemnización a prestar, depende de las circunstancias, en especial de hasta qué punto el daño ha sido causado preponderantemente por una u otra parte. Esta consideración es de aplicación incluso si la culpa del perjudicado se limita a la circunstancia de que ha omitido llamar la atención del deudor sobre el riesgo de un daño de consideración no corriente, el cual no conocía ni debía conocer el deudor o de que ha omitido evitar o aminorar el daño”. En virtud de este precepto, sólo es admisible la concurrencia de culpas si el demandado

⁸ MIR JORDANO, R, “La culpa de la víctima, excluyente de la obligación de indemnizar. Consideración temporal”, en *Estudios jurídicos en conmemoración del X Aniversario de la Facultad de Derecho*, coordinado por Pablo Lucas MURILLO DE LA CUEVA y Juan Ignacio FONT GALÁN, nº2,1991, pp.81-111.

⁹ FERNÁNDEZ CRENDE, A y SÁNCHEZ ÁLVAREZ, V.MANUEL, “Negligencia multilateral en accidente de motocicleta, ¿cuál es el estándar óptimo de responsabilidad . Comentario a la STC, 1ª, de 21.10.2002”, *In Dret*, nº158, 2003, p.6-7.

puede probar que la víctima contribuyó con su culpa al daño, reduciéndose entonces su responsabilidad¹⁰.

El artículo 570 del Código civil portugués establece que cuando el perjudicado contribuye a su propio daño serán los Tribunales portugueses quienes determinen, en atención a la gravedad de las actuaciones de ambas partes, las consecuencias que se derivan de esto y fijarán la indemnización concreta, pudiendo incluso llegar a extinguirla si así lo determinan.

Así como, el artículo 1227 del Código civil italiano establece que “Si el hecho de que el acreedor ha contribuido al ilícito causando el daño, la compensación se reduce de acuerdo con la gravedad de la falta y la magnitud de las consecuencias que siguieron. La compensación no es debido a los daños que el acreedor podría haber evitado mediante el uso de la diligencia ordinaria”.

Sin embargo, hay otros ordenamientos como el nuestro o el Código civil francés que no disponen de ningún precepto que prevea la concurrencia de culpas o *faute commune*.

Por otra parte debemos hacer referencia a los PETL (*Principles of European Tort Law*) que son unos principios que de momento solo tienen desarrollo doctrinal y que persiguen asentar unas bases para una futura armonización del derecho privado de los distintos países europeos. Y, concretamente, es preciso hacer alusión al artículo 8:101 PETL titulado *Conducta o actividad concurrente de la víctima* que dice así: “(1) Puede excluirse o reducirse la responsabilidad en la medida en que se considere justo en atención a la culpa concurrente de la víctima y a cualesquiera otras circunstancias que serían relevantes para establecer o reducir la responsabilidad de la víctima si fuera la causante del daño. (2) Si se solicita la indemnización con relación a la muerte de una persona, su conducta o actividad excluye o reduce la responsabilidad conforme a lo dispuesto en el apartado 1. (3) La conducta o actividad concurrente de un auxiliar de la víctima excluye o reduce la indemnización que ésta puede reclamar a conforme a lo

¹⁰ MONTERROSO CASADO, E, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, Aranzadi, Navarra, 2009, p.74.

dispuesto en el apartado 1¹¹. El Tribunal Supremo se ha referido a estos principios en algunas sentencias¹².

2.3 Aclaraciones terminológicas: “Compensación de culpas”, “Concurrencia de culpas”, y “Concurrencia de causas”.

2.3.1 “Compensación de culpas”

La figura que estamos analizando en este trabajo ha tenido un gran elenco de denominaciones. Tradicionalmente, ha sido denominada como “compensación de culpas”, si bien esta denominación ha recibido muchas críticas pues muchos autores creen que es un término genérico e inexacto, tanto en cuanto la *compensación* como en cuanto a la *culpa*.

Por lo que se refiere a la *compensación*, ALBADALEJO desaconseja su utilización y dice al respecto: “ya que no se quiere significar que se compensen o se neutralicen las culpas (en cuyo caso se borrarían ambas, y habría que estimar causado el daño sin culpa, y por tanto, sin derecho alguno a reparación), sino que se distribuya el cargo de la reparación entre los culpables”¹³.

En el mismo sentido se pronuncia SOTO NIETO que rechaza el uso de la expresión *compensación de culpas* “porque éstas no son susceptibles de entrar en una operación compensatoria; lo que propiamente se aportará a ese crisol compensador extintivo serán las pretensiones mutuas de resarcimiento que puedan activarse, pretensiones de significación y traducción económicas idóneas para ser enfrentadas en un contraste valorativo”¹⁴.

¹¹ MARTÍN SALAMANCA, S. *Aplicación de los PETL al Ordenamiento Jurídico Español*. Proyecto de investigación para la Proyección de los Principios de la Responsabilidad civil en el Derecho de Daños de la Universidad Carlos III de Madrid, dirigido por el profesor Pedro del Olmo García. http://portal.uc3m.es/portal/page/portal/dpto_dcho_privado/area_dcho_civil/investigacion/grupos_investigacion/aplicacion_petl/presentacion.

¹² Véase en este sentido, la STS de 8 de Junio de 2011, en la cual se recoge que “En atención con los PETL que consideran daño patrimonial resarcible: toda disminución del patrimonio de la víctima causado por el evento dañoso .Y, al referirse a la indemnización de dicho daño corporal, establecen en el artículo 10:202 que dicho daño patrimonial incluye la pérdida de ingresos, el perjuicio de la capacidad para obtenerlos y los gastos razonables tales como el coste de la atención médica”.

¹³ ALBADALEJO GARCÍA, M, *Derecho civil II. Derecho de Obligaciones*, Bosch, Barcelona, 2002, p.938.

¹⁴ SOTO NIETO, F, “La llamada compensación de culpas”, *Op.cit.* p.412.

Si el término de *compensación* fue objeto de numerosas críticas, no ha sido menos el de *culpa*, porque la realidad nos muestra que no siempre concurren en la producción de un resultado dañoso las culpas del sujeto agente y paciente; pues en ocasiones, concurren causalmente dos conductas no culpables o dos conductas de diversa índole (una culpable y otra no). Siguiendo esta línea, encontramos algunas sentencias como la STS de 10 de Octubre de 1996 que establece que: “es de una mayor justeza técnico-jurídica, el emplear la frase compensación de responsabilidades o compensación de consecuencias reparadoras, más que la tópica de compensación de culpas, puesto que la culpa como elemento subjetivo de la reprochabilidad no es susceptible de operar en un acto compensatorio”.

En definitiva, teniendo en cuenta todo lo anterior, podríamos decir que lo que se compensaría no serían las culpas, sino las consecuencias dañosas. Es decir, lo que podrán compensar, son las pretensiones mutuas de resarcimiento, las cuales sí que son susceptibles de una traducción económica pues pueden ser contrastadas y valoradas.

2.3.2 “Concurrencia de culpas”

Este término es el utilizado mayoritariamente por el derecho comparado. Aunque también ha sido utilizado de manera amplia por nuestra jurisprudencia al igual que por nuestra doctrina¹⁵. Incluso es el término utilizado en el artículo primero de la LRCSCVM que más tarde abordaremos.

Según MONTERROSO CASADO este término de concurrencia de culpas es más acertado que el anterior pero aun así es insuficiente debido a que “este término solo se puede usar cuando haya una intervención culposa de diversos sujetos al resultado dañoso, sin que se puedan incluir los supuestos en los que no hay culpa (caso fortuito o fuerza mayor) o bien que exista solo culpa de uno de los coparticipes, o incluso que no exista culpa en sentido estricto; sino que acontece simplemente una relación causal entre las conductas y el resultado dañoso, matiz este que adquiere una relevancia esencial,

¹⁵ Entre otros, ROCA TRÍAS, E, *Derecho de daños, textos y materiales*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1998, pp.143 y ss; ROMERO COLOMA, A.MARÍA, “Accidentes de tráfico: los supuestos de culpa exclusiva de la víctima, caso fortuito y fuerza mayor”, *RRCCS*, nº10, 1998, p.528.

como veremos, en el ámbito de la circulación de vehículos de motor, al encontrarse marcada por una responsabilidad por riesgo”¹⁶.

A este respecto, la STS de 6 de noviembre de 2008 muestra el caso de una mujer de avanzada edad y una niña que cruzaron la calle por un sitio inapropiado y como consecuencia de esto fueron atropelladas por un vehículo. El esposo de la mujer y los padres de la niña demandaron a la compañía de seguros del conductor y reclamaron una indemnización de 593.426,15 euros. El caso llegó al alto tribunal quién desestimó el recurso de casación interpuesto por los demandantes y dijo lo siguiente: “hubo concurrencia de culpas del conductor y de la mujer, quien actuó negligentemente ”in eligendo –con relación el lugar escogido para atravesar la calzada- ya in vigilando” o in omitiendo, respecto de la forma en que pretendió realizar dicha acción, y en todo caso, respecto de la menor que la acompañaba”.

2.3.3 “Concurrencia de causas”

Esta denominación hace referencia a la concurrencia de varias causas que dan lugar a un mismo y único hecho dañoso¹⁷. Como dice MOLINÉ JORQUÉS son precisamente las causas las que nos permiten valorar el origen del daño y clarificar al máximo la significación jurídica de esa coadyugancia creadora que apreciamos en la actitud del perjudicado, que será la base de la reducción de la cuantía de la indemnización¹⁸. Actualmente, la mayoría de la doctrina cree que esta denominación es la más acertada pues no se trata de compensar culpas sino de, partiendo de la objetivación de la obligación, distribuir el nexo causal. Pero esto no impide que todavía en una amplia mayoría de sentencias podamos apreciar la terminología de “concurrencia de culpas” o la totalmente impropia “compensación de culpas”.

Así pues, a título de ejemplo, he analizado la STS del 27 de enero de 2006, que aunque no muestra el caso de concurrencia de causas entre el agente y víctima, sí se puede ver dos causas jurídicamente relevantes generadoras del daño y el empleo por

¹⁶ MONTERROSO CASADO, E, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, *Op.cit.*p.64.

¹⁷ MORENO FLOREZ, R, “¿Concurrencia de culpas o concurrencia de causas”, *AC*,nº3, 1986, p.295.

¹⁸ MOLINÉ JORQUÉS,E, “Observaciones sobre la llamada compensación de culpas”, *La Ley*, nº1, 1980, p.105.

parte del juez de este término: En esta sentencia se muestra el caso de dos hermanos (de 10 y 7 años) que se encontraban en un paso elevado situado en la autopista A-9 y comenzaron a tirar piedras hacia la calzada. Como consecuencia de este suceso, una piedra atravesó el parabrisas de un autobús que pasaba por ahí e impactó contra la víctima (uno de los ocupantes de este vehículo) que acabó falleciendo. La madre de la víctima demandó a los padres de los niños y a Autopistas del Atlántico, Concesionaria Española, S.A y además solicitó una indemnización de 180.303,63 euros. El caso llegó al Tribunal Supremo que confirmó la SJPI (que apreciaba la concurrencia de causas en contra de la SAP que absolvió a la concesionaria) y dijo lo siguiente: “la empresa concesionaria de la autopista responde solidariamente porque no había adoptado las medidas de seguridad que hubieran evitado los daños causados por el menor que arrojó la piedra o, en otros términos, porque había incrementado el riesgo de daños. Se trata, por lo tanto, de un caso de concurrencia de causas: la actuación del menor y la omisión de la empresa concesionaria”. Por lo tanto podemos concluir y así lo dice DE FRANCO PAZ¹⁹ que hay dos causas jurídicamente relevantes. Por un lado, la actuación de los menores (porque es imputable a la culpa *in vigilando* de los padres) y por otro lado la omisión de la empresa concesionaria (porque la empresa concesionaria debe adoptar la diligencia necesaria para evitar este tipo de accidentes).

3. CONSIDERACIONES PREVIAS SOBRE LA LRCSCVM

3.1 Planteamiento

En el capítulo anterior, nos hemos centrado en analizar la concurrencia de culpas o causas en nuestro ordenamiento jurídico con carácter general. Mientras que en este capítulo voy a hacer un análisis más exhaustivo sobre este fenómeno en el ámbito de la circulación de vehículos a motor.

¹⁹ FRANCO PAZ, F. DE, “Fallecimiento por el impacto de una piedra arrojada desde un puente situado sobre una autopista de peaje. Doctrina de la causalidad adecuada. Interrupción del nexo causal”, *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, nº73, 2007, pp. 153-164.

Podemos afirmar que nos encontramos en la era del automóvil, pues desde que apareció hace ya algo más de un siglo, las sociedades contemporáneas han experimentado cambios en el ámbito político, en el derecho y en los mecanismos aseguradores. En el momento actual, la DGT cifra en 26 millones de conductores en España y contamos con un parque automovilístico de 32 millones de vehículos²⁰. Estos cambios han supuesto mejoras incalculables para el progreso y el bienestar de la humanidad pero también entrañan una segunda lectura de riesgo materializada por accidentes de tráfico²¹. El año 2016 finalizó con 1.161 víctimas mortales como consecuencia de los accidentes de tráfico (únicamente se incluyen los las víctimas de las vías interurbanas y las de 24 horas después de haber acontecido el suceso). Es por todo esto que el ordenamiento jurídico tiene que hacer frente a estos datos e intentar paliar las fatídicas consecuencias ocasionadas por estas actividades.

En relación con esto, muchos individuos cuando sufren un daño interponen una demanda de responsabilidad civil contra el conductor del vehículo o su aseguradora, originador del daño, con el fin de reparar el daño que se le ha ocasionado. Por su parte, el demandado intenta eludir su responsabilidad de manera total o parcial probando la existencia de algunas excepciones como: caso fortuito, fuerza mayor o la contribución negligente de la víctima. En los supuestos en los que no se consiga acreditar una liberación total dicha responsabilidad, entrará en juego la denominada *concurrencia de causas* a la que ya hemos hecho referencia²².

3.2 Referencia legislativa en el ámbito de circulación de vehículos de motor

Desde el principio, las disposiciones que han regulado la circulación de los vehículos a motor han experimentado una evolución hasta llegar a adoptar una responsabilidad por riesgo.

²⁰ Datos recogidos en la *Revista de la DGT*, 2017. Enlace URL con fecha de 14 de abril de 2017: <http://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2017/01ENERO/0103balance-accidentes-2016.shtml#.WPDjRWmLTIU>

²¹ DIOS DE DIOS, M. ÁNGEL DE, *La culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación*, La Ley, Madrid, 2012, p.17.

²² MONTERROSO CASADO, E, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, *Op.cit.*p.30.

MONTERROSO CASADO afirma que se pueden distinguir tres etapas: a) En un principio, hasta la aparición de una ley especial en la circulación de vehículos a motor, primaba el sistema tradicional de responsabilidad por culpa previsto en el artículo 1.902 del Código civil. b) La promulgación de la primera ley en materia de circulación de vehículos a motor, el Texto Refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre sobre Uso y Circulación de Vehículos de Motor, aprobado por el Decreto 632/1968, de 21 de Marzo (LUCVM) constituye la segunda etapa. c) Y, por último, la tercera etapa surge con ocasión de la Ley sobre Responsabilidad civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (LRCSCVM), que modifica la LUCVM, y que aunque ha sido derogada por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el nuevo texto refundido de la LRCSCVM permanece en idénticos términos²³.

En definitiva, desde la aprobación de la LRCSCVM, podemos afirmar que en el artículo 1.1 de esta Ley se recoge expresamente la teoría del riesgo como criterio de imputación: “el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción del mismo, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación”. Si bien, esto tenemos que matizarlo y debemos tener en cuenta que la LRCSCVM establece un doble régimen de responsabilidad: por un lado, para los daños sobre las personas prevé la responsabilidad por riesgo mientras que para los daños sobre los bienes siguen el régimen general de la imputación subjetiva o por culpa establecida en el artículo 1.902 del Código civil.

3.3 El riesgo como título especial de imputación.

Como venimos diciendo, el tratamiento de la culpa como elemento esencial para la atribución de responsabilidad ha sido desplazado por completo en favor de la responsabilidad por riesgo en el ámbito de vehículos a motor. El origen de la teoría del riesgo lo podemos buscar en el fenómeno conocido como maquinismo²⁴. Si bien, la doctrina no se muestra unánime a la hora de buscar el o los criterios que justifican esta responsabilidad de los conductores basada en el riesgo. Es por ello que he escogido algunos de los motivos más empleados por esta.

²³ MONTERROSO CASADO, E *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, *Op.cit.*p.54.

²⁴ REGLERO CAMPOS, L.F. “Los sistemas de responsabilidad civil” en *Tratado de responsabilidad civil* coordinado por L.F, REGLERO CAMPOS, Aranzadi Thomson, Navarra, Tomo I, 2008,p.254.

Unos lo argumentan en la *peligrosidad derivada de la circulación de vehículos de motor*. Esta teoría la han recogido algunas sentencias como la STS de 12 de diciembre de 1997 que dice “el simple uso o posesión del automóvil ya de por sí implica un riesgo y que este riesgo es suficiente para acarrear aquella responsabilidad”. En el mismo sentido se pronuncia la STS de 4 de febrero de 1997 que dice: “la denominación de la responsabilidad por riesgo viene a significar que las consecuencias dañosas de ciertas actividades o conductas, aun lícitas y permitidas, (como es la conducción de vehículos de motor), deben recaer sobre el que ha creado un peligro para tercero”.

Otros se centran en *los beneficios proporcionados al usuario de un vehículo a motor en cuanto fuente de peligro para terceros*. DE CUPIS lo explica de la siguiente manera: “la sociedad y algunas personas en particular se benefician de los progresos mecánicos e industriales que marcan nuestra actual civilización. Sin embargo, estos progresos que proporcionan diversas ventajas hacen aumentar, respecto a terceros, muchos peligros que se materializan en daños. Debido a esto, es justo que aquellos que particularmente gozan de tales ventajas, respondan de los daños aun prescindiendo de culpa pues los beneficios de que gozan son bastantes como para suplir la existencia de culpa”.²⁵

Y, en último lugar, otros se centran en *la necesidad de proteger a la víctima a través de las indemnizaciones*. Así lo ha recogido DE DIOS DE DIOS²⁶ quien ha dicho que por lo que se refiere a la responsabilidad automovilística se puede entender que “se ha pasado de una concepción individualista, en la que resultaba amparado el agente dañoso, a un concepto igualmente individualista en que resulta protegido a ultranza el sujeto paciente, pero a costa del agente”.

²⁵ DE CUPIS, A., *El daño: Teoría general de la responsabilidad civil*. Traducción de la segunda edición italiana y estudio preliminar por ÁNGEL MARTÍNEZ SARRIÓN, Bosch, Barcelona, 1970, p.82.

²⁶ DIOS DE DIOS, M. ANGEL DE, *La culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación*, *Op.cit.*p.71.

3.3.1 La responsabilidad objetiva frente a los daños a las personas.

En el artículo 1.1.2 de la LRCSCVM se prevén los daños sobre las personas derivados de un accidente de vehículos a motor que dice así: “en el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos”.

Como podemos extraer de este párrafo, se establece un sistema objetivo de responsabilidad, que es aquel que atribuye a una persona la obligación de indemnizar a otra con independencia de que haya o no intervenido culpa o negligencia en la producción del daño.

Según ROCA TRÍAS²⁷, podemos destacar tres características de esta clase de responsabilidad:

- Se atribuye la responsabilidad por razón de la actividad desarrollada, independientemente de que el responsable haya o no incurrido en culpa.
- Los casos de responsabilidad objetiva han de estar determinados por una norma legal que así la imponga.
- Las causas de exoneración del responsable son solamente la culpa exclusiva de la víctima y la fuerza mayor.

Si bien, tenemos que tener en cuenta que este artículo señala dos causas de exoneración (negligencia del perjudicado o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo) y esto impide como dice REGLERO CAMPOS²⁸ que se alcance un grado absoluto de objetividad. Es por esto que, gran parte de la doctrina, al interpretar estas normas sobre la responsabilidad civil automovilística, entiende que se trata de “una responsabilidad cuasi objetiva, “responsabilidad objetiva atenuada”, o “responsabilidad con culpa pero con inversión de carga de la prueba”.

²⁷ ROCA TRÍAS, E, *Derecho de daños, textos y materiales*. Op.cit.p.302.

²⁸ REGLERO CAMPOS, L.F. “El sistema de responsabilidad de la LRCSCVM” en *Tratado de responsabilidad civil* coordinado por L.F, REGLERO CAMPOS, Aranzadi Thomson, Navarra, Tomo II, 2008, p.97

3.3.2 La responsabilidad por culpa frente a los daños materiales.

Por otro lado, los daños sobre los bienes están regulados en el artículo 1.1.3 de la LRCSCVM que dice lo siguiente: “En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta ley”.

En un principio, la jurisprudencia del Tribunal Supremo situaba la responsabilidad del vehículo frente a terceros por este tipo de daños en la responsabilidad por culpa. Si bien, hoy en día, el Tribunal Supremo afirma que la responsabilidad civil por daños materiales está sujeta a la presunción de la culpa del conductor causante pero con inversión de la carga de la prueba. Es decir, el conductor responderá por los daños materiales salvo que pruebe que actuó con total diligencia en la conducción²⁹.

Creo necesario hacer una aclaración de este artículo pues considero que puede llegar a ser contradictorio en el sentido de que el párrafo primero del artículo 1 de la LRCSCVM establece que el conductor es responsable, *en virtud del riesgo creado*, de la producción de un daño tanto a personas como a bienes; mientras que el párrafo tercero, habla *de la responsabilidad por culpa* en los daños materiales. Entonces, ¿de qué se trata? ¿de una responsabilidad por culpa o de una responsabilidad por riesgo? Esta cuestión es abordada por MONTERROSO CASADO³⁰ quién cree que es necesario distinguir entre dos cuestiones:

- a) Por un lado, cabe decir que el riesgo al que se alude en el párrafo primero sirve como **base normativa y como criterio de imputación**, tanto para los supuestos de daños corporales como materiales. En este sentido cabe decir, que el riesgo es el criterio de imputación de la responsabilidad del conductor,

²⁹ En este sentido véase la STS de 16 de diciembre de 2008 que dice lo siguiente: “De la interpretación sistemática de los preceptos que se acaban de citar (arts. 1902 Cc y 109 CP) se infiere la necesidad de que se pruebe la culpa o negligencia por parte del conductor; si bien la referencia al principio de responsabilidad por riesgo, según una jurisprudencia inveterada de esta Sala surgida, entre otros ámbitos, en el ámbito de la circulación de vehículos de motor, comporta una presunción de culpabilidad en contra del conductor del vehículo causante del daño, que puede ser destruida por prueba en contrario”.

³⁰ MONTERROSO CASADO, E *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, *Op.cit.*p.56.

consagrado de manera general en el primer apartado y que, por tanto, resulta aplicable a toda la Ley.

- b) Y, por otro lado la diferenciación que se hace respecto al **régimen de responsabilidad** aplicable según se trate de daños materiales o personales (culpa o riesgo respectivamente).

Este doble régimen de responsabilidad ha sido criticado por autores como GÓMEZ POMAR quién ha dicho que “ no tiene mucho sentido que daños resultantes de un mismo evento queden sometidos a reglas de responsabilidad distintas, especialmente si se tiene en cuenta que, desde la perspectiva *ex ante* del comportamiento del conductor, en la inmensa mayoría de los casos, es imposible separar las situaciones en que se pueden causar uno u otro tipo de daños: cuando el conductor adopta las decisiones relevantes para el riesgo de producir un accidente de tráfico, ignora por completo, salvo casos extremos, si va a producir un daño personal, un daño material o ambos (que será lo más probable)”³¹.

3.4 El Ámbito de aplicación de la LRCSCVM: “vehículos a motor” y “accidente o hecho de circulación”

El artículo 1.1 de la LRCSCVM establece que “el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes motivo de circulación”. De este fragmento podemos extraer dos conceptos claves en el ámbito de circulación de vehículos a motor como son el concepto de “vehículo de motor” y “accidente o hecho de circulación”.

El artículo 1.6 de la LRCSCVM remite la definición de estos conceptos al Reglamento del Seguro Obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor³².

³¹ GÓMEZ POMAR. J, “Coches y accidentes (I): La posición del Tribunal Supremo”, *In Dret*, nº2, 2000, p.5

³² Aprobado por el Real Decreto Legislativo 1507/2008 de 12 de septiembre (de ahora en adelante, LRCSCVM).

3.4.1 Vehículo a motor

En el art. 1.1 del RRCSCVM dice que tienen la consideración de vehículos a motor “todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Se exceptúan de la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos, así como aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico”.

Si seguimos analizando el precepto, en su apartado segundo, se establecen unas exclusiones a la consideración de vehículo de motor³³.

3.4.2 Hecho de la circulación

Atendiendo al art. 2 del RRCSCVM, se consideran hechos de circulación: “los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común”.

Así mismo, si seguimos analizando el artículo, al igual que ocurría a la hora de definir que es un vehículo de motor, el legislador establece unas exclusiones a la consideración de hecho de circulación que son básicamente tres:

- Los derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas (art.2.2.a RRCSCVM).
- Los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de desplazamiento de esos vehículos por las vías o terrenos mencionados

³³ Así pues, estarán excluidos de la consideración de vehículos de motor según el art.1.2 del RRCSCVM: a) Los ferrocarriles, tranvías y otros vehículos que circulen por vías que le sean propias. b) Los vehículos a motor eléctricos que por concepción, destino o finalidad tengan la consideración de juguetes, en los términos definidos y con los requisitos establecidos en el artículo 1.1 del Real Decreto 880/1990, de 29 de junio, por el que se aprueban las normas de seguridad de los juguetes, y su normativa concordante y de desarrollo. c) Tampoco se encontrarán incluidas las sillas de ruedas.

en dicho apartado cuando no estuvieran realizando las tareas industriales o agrícolas que les fueran propias (art. 2.2.b RRCSCVM).

- Y, por último, la utilización de un vehículo de motor como instrumento para la comisión de delitos dolosos (art.2.3 RRCSCVM).

De esto podemos extraer un denominador común, es decir, que el hecho de circulación comprende un hecho que tenga su causa en el uso y circulación del vehículo y no en el de su utilización para otros fines. Es por ello que no serán hechos de circulación las pruebas deportivas y la realización por el vehículo de tareas industriales o agrícolas.

REGLERO CAMPOS dice que para que un hecho entre dentro del ámbito de aplicación de la LRCSCVM se ha de evaluar no solamente el tipo de vehículo y el lugar en que se produce el accidente, sino también ha de averiguarse si tal lugar es por el que habitualmente circula el tipo de vehículo que se trate³⁴.

Para entender mejor este concepto, voy a analizar un supuesto práctico muy controvertido y la evolución del criterio adoptado por el Tribunal Supremo: El aparcamiento de un vehículo a motor ¿se considera o no se considera un hecho de circulación?

En un principio, en la STS de 2 de diciembre de 2010 entre otras muchas dice que: “como conclusión a lo que debe entenderse por hecho de circulación: la regla general consiste en atribuir esta categoría (de hecho de circulación) a las situaciones en las que el vehículo se encuentra en movimiento, de modo que no nos hallamos ante un hecho de la circulación cuando: a) está estacionado de forma permanente o b) está siendo utilizado de forma diferente a la que resulta del uso natural del vehículo”.

Por contra a esta sentencia, tenemos la STS de 6 de febrero de 2012 que en base al art. 1.1 de la LRCSCVM, cambia de criterio y entiende que “el estacionamiento de un vehículo merece la consideración de hecho de la circulación, por extenderse esta situación a cualquiera que derive del uso del vehículo; de esta forma, el riesgo objeto de aseguramiento debe comprender, además del ligado a su desplazamiento, también el

³⁴ REGLERO CAMPOS, L.F. “El sistema de responsabilidad de la LRCSCVM”, *Op. cit.* p. 104.

eventual riesgo que para terceros puede derivar de su incendio por razón de empleo de sustancias inflamables y de elementos eléctricos para su normal funcionamiento”.

Otro ejemplo de esto es la sentencia de 19 de Octubre de 2015, en la que se vuelve a pedir al TS que se pronuncie acerca de si se debe considerar o no el siguiente suceso como hecho de circulación: el pleito tiene su origen en el siniestro ocurrido el 22 de junio de 2008 cuando a media tarde se originó un incendio en un camión situado en un parking que provocó a su vez cuantiosos daños y pérdidas materiales (unos 9 camiones afectados más un invernadero cercano). Como consecuencia de este suceso, los dueños de los camiones afectados emprendieron acciones legales contra el dueño del camión causante de los daños y REALE (aseguradora del camión causante del daño). Algunos demandaron también a GB Parking la Redonda (titular del parking) y su aseguradora (GENERALI).

En un principio, en primera instancia condenaron a ambas aseguradoras, solidariamente, al abono de las cantidades demandadas; Finalmente se planteó un recurso de casación ante el Tribunal Supremo por parte de REALE (en representación del dueño del camión) desestimando el recurso basándose en una STJUE de 4 de septiembre de 2014 que declara: “el estacionamiento o aparcamiento de un vehículo merece la consideración de hecho de la circulación, por extenderse esta situación a cualquiera que derive del uso del vehículo”.

4. LA CONCURRENCIA DE CAUSAS EN LA LRCSCVM

4.1 Requisitos necesarios para la apreciación de la concurrencia de causas.

Como ya hice alusión anteriormente, la denominación de “conurrencia de causas” hace referencia a la concurrencia de varias causas que dan origen a un mismo y único hecho dañoso³⁵. Además, para aplicar esta doctrina es necesario que nos encontremos ante un correcto ámbito de aplicación, es decir, que el daño se produzca

³⁵ MORENO FLOREZ, R, “¿Concurrencia de culpas o concurrencia de causas?”, *Op.cit.* p.300.

con motivo del uso y circulación de un vehículo de motor, o mejor, como establece el derecho alemán, que el daño proceda de la “actividad de un vehículo automóvil”³⁶.

Una vez situados en este contexto, según MONTERROSO CASADO es necesario delimitar los requisitos necesarios que deben darse para apreciar la concurrencia de causas³⁷.

A) Requisitos generales exigibles en la responsabilidad civil extra contractual.

En la SAP de Barcelona de 23 de enero de 2017 hace referencia a estos requisitos y son los siguientes: a) una acción u omisión del agente b) que la conducta le sea imputable por incurrir con su acción u omisión en culpa o negligencia c) un daño cierto, real y ya producido evaluable económicamente y d) una relación causal adecuada entre la acción y el resultado producido.

B) La existencia de dos o más conductas concausales a un único daño: es necesario, que concurra al daño más de una conducta; de modo que faltando una de ellas, el daño no se hubiera producido; debiendo presentarse esta concurrencia de manera más o menos simultánea³⁸.

C) La participación en el resultado dañoso: generalmente, la participación consiste en una actuación activa del perjudicado, aunque cabe la posibilidad de que esa actuación sea omisiva. Así por ejemplo, la participación al daño puede originarse por no respetar lo dispuesto en la Ley de Seguridad Vial (así como, circular a una velocidad excesiva). Si bien, debemos tener en cuenta que en el ámbito de circulación de vehículos a motor existe siempre una participación del conductor con respecto a la víctima ajena a dicho ámbito (por ejemplo: un peatón), por el mero hecho de crear un riesgo, en la medida en que ha introducido un objeto (su vehículo) en el círculo de acción del perjudicado.

D) La idoneidad, autonomía e independencia de la conducta concurrente para ocasionar el daño. Por tanto, es necesaria, por un lado , la participación de

³⁶ ENNECERUS,L, “Derecho de obligaciones”, Tratado de Derecho civil. T. II. (undécima revisión por HEINRICH LEHMAN. Traducción española con anotaciones de PÉREZ GONZÁLEZ, Y ALGUER), *Op.cit.*pp.1199-1201.

³⁷ MONTERROSO CASADO, E, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, *Op.cit.*pp.66-68.

³⁸ ROCA TRÍAS, E, *Derecho de daños, textos y materiales*, *Op.cit.*p.144.

cada una de las conductas como causa eficiente del daño (es decir, que el resultado producido sea el efecto de cada una de las conductas que concurren al accidente de circulación); y, por otro lado, una autonomía de la conducta concurrente de la víctima se refiere a que su conducta sea ajena a la del demandado, ya que si acontece en conexión a la misma aparecería con carácter de provocador, no pudiendo favorecerle el denunciado comportamiento del agraviado, pues estaría provista de justificación³⁹.

E) La inexistencia de una relación jurídica previa entre el agente dañador y la víctima, puesto que en el caso contrario estaríamos en presencia de una responsabilidad contractual.

4.2 Teorías operativas en los supuestos de concurrencia de culpas entre agente y perjudicado.

A continuación, es preciso detenernos en analizar brevemente las tres teorías que operan en los supuestos de concurrencia de culpas: la absorción, la neutralización y la aminoración de la responsabilidad.

4.2.1 Teoría de la absorción

Para SOTO NIETO, esta teoría supone lo siguiente: “la transcendencia o gravedad de la negligente actuación de una de las partes se muestra con tal potencialidad absorbente que torna irrelevante la culpa ajena”⁴⁰.

Es decir, esta teoría viene a significar que sólo cuando las culpas son iguales (esto es: cuando representan la misma aportación causal en la producción del daño) cabe la reducción indemnizatoria, pues, en otro caso, si la culpa del agente es mayor que la de la víctima, ésta última quedaría absorbida por aquella o en el caso contrario, si la culpa de la víctima es la de mayor entidad, absorbería la del agente.

A continuación, voy a analizar brevemente estos dos supuestos:

³⁹ SOTO NIETO, F, “La llamada compensación de culpas”, *Op.cit.*p.415. En el mismo sentido, MOLINÉ JORQUÉS, “Observaciones sobre la llamada compensación de culpas”, *Op.cit.*p.105.

⁴⁰ SOTO NIETO, F, “La llamada compensación de culpas”, *Op. cit.* p.418.

a) Absorción de la culpa del agente por la de la víctima.

Muchos autores como DE ÁNGEL YAGÜEZ señalan al respecto que en realidad lo que hay en muchos de estos supuestos es una culpa exclusiva de la víctima y “que el agente no ha incurrido en culpa de ningún género”⁴¹.

Del mismo modo, señala SOTO NIETO que “generalmente se trata de supuestos en que a pesar de existir negligencia de la víctima, hay latente un larvado reconocimiento de algún descuido imputable al agente, pero de tan leve entidad y significación frente a la grave y patente negligencia del primero, que es incapaz de suscitar una traducción jurídica en el trazado del nexo de causalidad”⁴².

b) Absorción de la culpa de la víctima por la del agente dañador demandado.

En esta hipótesis, la conducta negligente de la víctima es absorbida por la del agente, que reviste una mayor intensidad, respondiendo de la totalidad del daño. Así por ejemplo, la STS de 15 de junio de 1967 muestra el caso de un peatón que intenta atravesar de noche una carretera buscando protegerse de la lluvia, sin reparar en la presencia del vehículo, considerando el Tribunal más grave la culpa del conductor y recayendo, por tanto, sobre el mismo “la responsabilidad del exceso no compensado”⁴³.

Según MOTERROSO CASADO, la teoría de la absorción de culpas carece de sentido pues el principio de equidad que rige en los supuestos de concurrencia de culpas conlleva, tal y como así establece en la LRCSCVM, la aminoración de la responsabilidad y el reparto de la cuantía de la indemnización, en función del deber de cuidado exigible. Ahora bien, cuestión distinta es que nos encontremos ante la existencia de culpa exclusiva de la víctima o del agente, o ante un hecho que ni tan siquiera merezca el calificativo de causa del daño (ya que el mismo hubiera acontecido aun sin mediar la conducta de la víctima), porque entonces no existe absorción, sino únicamente una sola causa que ha originado el daño, faltando la relación causal entre esa otra conducta y el resultado dañoso⁴⁴.

⁴¹ DE ÁNGEL YAGÜEZ, R, *Tratado de responsabilidad civil*, Civitas, Madrid, 1993, p.816.

⁴² SOTO NIETO, F, “La llamada compensación de culpas”, *Op.cit.*p.421

⁴³ Vid. STS de 7 de noviembre de 1964, STS de 26 de junio de 1968, STS de 18 de julio de 2009..

⁴⁴ MONTERROSO CASADO, E, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, *Op.cit.*pp.70-71.

4.2.2 Teoría de la neutralización

La neutralización de ambas culpas entra en juego cuando éstas son de igual rango e idéntica virtualidad jurídica, produciendo una extinción por compensación total de las responsabilidades pecuniarias. En este sentido se pronuncia la STS de 26 de octubre de 1963 cuando señala “para que la concurrencia de culpas pudiera ser compartida o compensable se haría imprescindible que aquéllas fueran de igual grado y de idéntica virtualidad jurídica”.

4.3.3 Teoría de la moderación de responsabilidad

La moderación de la responsabilidad en virtud de la concurrencia de culpas o causas constituye el criterio más adecuado, aceptado tanto por la jurisprudencia como por la doctrina y la amplia mayoría de los ordenamientos jurídicos.

Este sistema es aplicable cuando ambas conductas concurrentes son desencadenantes del resultado dañoso y conlleva tanto una moderación de la responsabilidad como una reducción de la cuantía de la indemnización cuando la víctima contribuye al daño. Además, se decanta esta teoría como la más acertada porque no sólo permite emitir soluciones a los supuestos de concurrencia de culpas, sino también a los numerosos casos en los que existe una mera concurrencia de causas, debido a la responsabilidad por riesgo imperante en la circulación de vehículos de motor⁴⁵.

En este sentido, son numerosos los supuestos en que existe una distribución de responsabilidad debido a una concurrencia de causas, siendo el caso más habitual aquel que se produce entre víctima y agente dañador que más tarde analizaremos. Dicha posibilidad integra el paradigma de la concurrencia de causas, con su correspondiente moderación o reducción de la indemnización.

⁴⁵ MONTERROSO CASADO, E, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, *Op.cit.*p.71.

4.3 Distinción entre víctima y perjudicado

La legislación española en materia de responsabilidad civil automovilística utiliza indistintamente ambos términos para referirse a la persona física (sujeto pasivo) acreedora de la indemnización. Tanto uno como otro se identifican como titulares de un derecho de crédito frente al responsable del daño⁴⁶.

Por un lado, muchos autores como POLAINO NAVARRETE⁴⁷ consideran que el concepto de **víctima** tiene vocación penalista. Este define a la víctima como “aquellos sujetos que resulten directa o mediatemente afectados de modo inequívoco por la nocividad inherente a un comportamiento delictivo”. Además, nuestro Código Penal cita a la víctima en numerosos preceptos (arts. 21, 22, 33, 39, 98, 132, 143, 148, 153 entre otros). Sin embargo, este carácter victimista propio del Derecho penal se ha dejado notar en el campo de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor pues en muchas resoluciones judiciales se utiliza este término⁴⁸. Ahora bien, como ya hemos dicho antes, aunque el concepto de víctima tiene una connotación penalista, lo que sí resulta evidente es que este término se emplea para designar a la persona que ha sufrido el daño de manera directa e inmediata (en el ámbito civil, penal o cualquier otro).

En cambio, por lo que se refiere al término de **perjudicado**, es preciso decir que se trata de una expresión paralela a la de víctima pero con cierto matiz diferenciador. La acepción de perjudicado se reserva para designar a los terceros que soportan las consecuencias perjudiciales más o menos directas del hecho típico dentro de la responsabilidad civil. En este sentido DÍEZ PICAZO⁴⁹ dice que el perjudicado es “la persona que sufre daños indirectos, reflejos, mediatos o por rebote”. Es decir, daños que afectan no sólo a la víctima, sino a una serie de personas que se encuentran en un segundo plano, unidos a ella por lazos de parentesco y afectividad.

⁴⁶ DIOS DE DIOS, M. ANGEL DE, *La culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación*, *Op.cit.*p.165.

⁴⁷ POLAINO NAVARRETE, M, “Victimología y criminalidad violenta en España”, en *Estudios penales en memoria del profesor Agustín Fernández Albor* coordinado por Seminario de Derecho Penal e Instituto de criminología, Universidad de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela, 1989, pp.571-587.

⁴⁸ Vid. STS 8 de noviembre de 1995, STS 6 de diciembre de 1999, STS 4 de julio de 2002 entre otras.

⁴⁹ DÍEZ PICAZO, L, *Derecho de daños*, Civitas, Madrid, 1999, p. 121.

Atendiendo a lo anteriormente expuesto, podemos afirmar que desde una perspectiva indemnizatoria, la víctima es la persona que padece directamente una lesión psicofísica o un daño en su patrimonio. En cambio, el perjudicado es aquel que, no siendo víctima del accidente, experimenta un daño moral o patrimonial como consecuencia de éste. Pues bien, a pesar de estar meridianamente claro que en casos de muerte, víctima y perjudicado son sujetos diferentes, el legislador sigue cometiendo el mismo error⁵⁰.

Además, el artículo 62 de la LRCSCVM hace alusión a las diferentes categorías de perjudicados y dice lo siguiente: “1. En caso de muerte de la víctima, existen cinco categorías autónomas de perjudicados⁵¹: el cónyuge viudo, los ascendientes, los descendientes, los hermanos y los allegados. 2. Tiene la condición de perjudicado quien está incluido en alguna de dichas categorías, salvo que concurran circunstancias que supongan la inexistencia del perjuicio a resarcir. 3. Igualmente tiene la condición de perjudicado quien, de hecho y de forma continuada, ejerce las funciones que por incumplimiento o inexistencia no ejerce la persona perteneciente a una categoría concreta o asume su posición”⁵². También es preciso señalar que este nuevo sistema reconoce por primera vez como beneficiarios de la indemnización en caso de fallecimiento a **los allegados de la víctima** entendiendo por tales, según el art.67.1 de la LRCSCVM: “las personas que hubieran convivido familiarmente con ella durante un mínimo de cinco años inmediatamente anteriores al fallecimiento y fueran especialmente cercanas en parentesco o afectividad”.

⁵⁰ En este sentido se pronuncia FRAGA MANDIÁN A, cuando dice: “La nueva redacción del artículo 1.1 de la LRCSCVM mantiene el término perjudicado, refiriéndose a la culpa exclusiva como circunstancia exoneradora de responsabilidad para después, a partir del apartado segundo y en lo siguiente, citar el de víctima” en *Guía práctica de valoración de daños personales: Nuevo Baremo*, Editorial jurídica Sepín S. L, Madrid, 2015, p.45

⁵¹ Vid. Anexo I. (Tabla 1.A de la LRCSCVM).

⁵² Este artículo 62 está recogido dentro del Título IV que ha sido introducido por el apartado siete del artículo único de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación («B.O.E.» 23 septiembre). Vigencia: 1 enero 2016.

4.4 Concurrencia de causas entre la víctima y el agente dañador

La redacción del apartado 2 del artículo 1⁵³ de la LRCSCVM aglutina todas aquellas conductas de la víctima que contribuyen al resultado dañoso. Es una realidad y así lo ha dicho DIOS DE DIOS que: “aunque la técnica jurídica utilizada por el legislador en la redacción del precepto obedece más bien a una estructura reglamentaria, no es menos cierto que la categorización *ex lege* de las formas de contribución causal identifica la verdadera trascendencia de la culpa de la víctima”⁵⁴.

Hasta el momento actual, la tradicional concurrencia de culpas había sido enfocada solo desde la participación activa del perjudicado en la propia causación del accidente. Sin embargo, el movimiento reformista ha previsto otras formas de contribución causal que no se agota en la figura de la concurrencia de culpas como son: la contribución y agravación del daño por culpa de la víctima y el incumplimiento del deber de mitigarlo. Estas son las nuevas premisas que prevé el art. 1 de la LRCSCVM y que vamos a desarrollar a continuación:

➤ Contribución y agravación del daño por culpa de la víctima.

El precepto 1.2 de la LRCSCVM alude a dicha contribución para supuestos de muerte, secuelas y lesiones temporales. Y, solamente se prevé cuando la víctima capaz de culpa civil contribuya a la producción del daño, quedando al margen el supuesto de culpa exclusiva. A continuación, establece cuando existe tal contribución al daño. En este sentido, apunta que la víctima contribuye a la producción de su propio daño: “por falta de uso o por uso inadecuado de cinturones, casco u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño”.

Dándose estas circunstancias se reducirán todas las indemnizaciones, incluidas las relativas a los gastos en que se haya incurrido hasta un máximo del 75%.

⁵³ Véase el art.1.2 de la LRCSCVM. Es preciso señalar que esta es la nueva redacción que adopta el artículo 1 de la LRCSCVM tras la entrada en vigor, el 1 de Enero de 2016, de la Ley 35/15 de 22 de Septiembre de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. En términos de culpa concurrente, la norma mantiene el sentido de la anterior redacción prevista en el párrafo 4 del artículo 1 que decía lo siguiente: “si concurrieran la negligencia del conductor y la del perjudicado, se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de culpas concurrentes”.

⁵⁴ DIOS DE DIOS, M.ÁNGEL DE, “Atribución de responsabilidad en atención a la culpa de la víctima. nueva redacción del artículo 1 de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor «lrcscvm»” *Revista de Derecho UNED*, nº18, 2016, p.708.

Así pues, vamos a analizar este fragmento del artículo por partes:

Por un lado, por lo que se refiere a la participación contributiva de la víctima en términos de culpa concurrente es preciso decir que el legislador ha querido incluir otra especie de participación relevante de la víctima en el daño. Lo que podríamos denominar como: la corresponsabilidad de la víctima en su propio daño.

Este tipo de contribución y agravación del daño se produce, como bien señala el artículo, con una omisión o negligencia en el uso de elementos de seguridad pasiva⁵⁵. En este caso estamos ante una actuación culpable que no influye causalmente en la producción del hecho, pero sí en la de los daños por ella sufridos.

Y, la consecuencia de que se produzca dicha contribución causal de la víctima es que la indemnización se reduce hasta un máximo del 75%, incluido los gastos que se hayan podido generar con ocasión de muerte, secuelas y lesiones temporales. Así pues, en casos de concurrencia de culpas la indemnización de la víctima nunca podrá ser superior al 75% del total. Según esta nueva modificación, la mera declaración judicial de que hubo concurrencia de culpas priva a la víctima del 25% de la indemnización total. Entonces, esto conlleva que se está obligando a asumir a la víctima una responsabilidad objetiva del 25%, con independencia de que haya o no tenido esta participación contributiva en el accidente.

➤ **Incumplimiento del deber de mitigar el daño**

La obligación o deber de mitigar, moderar o minimizar el daño extracontractual ha sido poco estudiado. De hecho, salvo la regla general contenida en el artículo 17 de la Ley 50/1980 de 8 de Octubre de Contrato de Seguro, no existía precepto o norma reglamentaria que estableciese con suficiente nitidez este tipo de incumplimiento⁵⁶.

⁵⁵ Es evidente que y así lo ha dicho la Jurisprudencia en numerosas sentencias como la SAP de Navarra de 9 de Mayo de 2000 que: “la falta de utilización del cinturón de seguridad acentúa por sí sola la situación de riesgo en potencia que supone utilizar un vehículo, lo que ha de traducirse en la moderación de la suma indemnizatoria”. El mismo razonamiento opera en la utilización de lo que la ley denomina “otros elementos protectores”, refiriéndose a sistemas de retención infantil (SRI) por ejemplo.

⁵⁶ DIOS DE DIOS, M.ÁNGEL DE, “Atribución de responsabilidad en atención a la culpa de la víctima. nueva redacción del artículo 1 de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor «Ircscvm»” *Op.cit.*p.717.

Ha sido la nueva redacción del último apartado del artículo 1.2 de la LRCSCVM la que establece en qué consiste el incumplimiento del deber de mitigar el daño por parte de la víctima cuando señala: “Las reglas de los dos párrafos anteriores se aplicarán también si la víctima incumple su deber de mitigar el daño. La víctima incumple este deber si deja de llevar a cabo una conducta generalmente exigible que, sin comportar riesgo alguno para su salud o integridad física, habría evitado la agravación del daño producido y, en especial, si abandona de modo injustificado el proceso curativo”

De este fragmento podemos extraer que la conducta negligente o culpable que prevé el artículo no debe resultar especialmente grave, ya que basta con que se agrave el daño; mediante por ejemplo, el abandono de tratamientos, indolores y sin mayor riesgo (farmacológico y rehabilitador), o de intervenciones quirúrgicas que su estado requiera, siempre y cuando no sean peligrosas o de resultados inciertos. En consecuencia de esto no existirá reproche culpabilísimo alguno hacia la víctima si no hace uso del cinturón, casco o de otros elementos de protección, que aun constituyendo infracción, no se agrava el resultado. De manera que, la no utilización del preceptivo elemento de seguridad pasiva puede contribuir a mermar la indemnización del sujeto a quien afecte siempre que sea probada la relación causal entre la falta de uso y el resultado dañoso, resultando imprescindible un informe pericial específico.

Por otro lado, según MONTERROSO CASADO es necesario distinguir entre los distintos tipos de concurrencia de causas que intervienen en el daño para imputar la responsabilidad, moderarla y proceder al resarcimiento de los daños ocasionados a la víctima como consecuencia de la circulación de vehículos a motor. En este sentido, puede concurrir al accidente tanto: la víctima y el agente, un tercero y el agente, o varios agentes dañadores⁵⁷.

Si bien, nosotros nos vamos a centrar en analizar la concurrencia de causas entre la víctima y el agente dañador pues este supuesto supone el paradigma de la concurrencia de causas en los accidentes de circulación.

⁵⁷ MONTERROSO CASADO, E, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, *Op.cit.* p.138.

Así mismo, MONTERROSO CASADO apunta que para determinar los efectos que se derivan de la concurrencia de causas (que analizaremos en el siguiente epígrafe) es necesario diferenciar si existe una conducta culposa o simplemente una conducta causal concurrente, tanto de la víctima como del demandado respecto al resultado dañoso y diferencia 3 supuestos⁵⁸:

4.4.1 Culpabilidad de ambos copartícipes

En este caso estamos ante el supuesto en que existe un cierto grado de culpabilidad en el demandado (conductor del vehículo) y el demandante (la víctima). Y, además, ambas conductas contribuyen causalmente al resultado dañoso. Entonces, en virtud del ya derogado párrafo 4 del artículo 1 y el nuevo apartado 2 del artículo 1, este suceso se traducirá en una graduación de culpa de cada una de las partes y, consecuentemente, en una reducción de la cuantía de la indemnización.

En consecuencia, la STS de 12 de febrero de 2012 analiza muy bien esta cuestión y nos muestra el supuesto de un accidente entre un autobús que circulaba a una velocidad superior de la permitida en esa vía (circulaba a 90 km/h cuando esa vía era de 80 km/h) y la acción culposa de un peatón que cruzaba por un lugar inadecuado. El TS apreció la existencia de una “responsabilidad compartida” o de “conurrencia de culpas” pues:

“ Por un lado, aunque el autobús circulaba con un leve exceso de velocidad y aunque, esto no fuera la causa directa, adecuada y eficaz del resultado lesivo - pues el atropello se hubiera producido igualmente a la velocidad permitida- si constituye una conducta no diligente, que contribuye a no poder eludir el atropello y a acrecentar las consecuencias dañosas del mismo). También es preciso señalar la conducta culposa del peatón”.

⁵⁸ MONTERROSO CASADO, E, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, *Op.cit.*p.138.

4.4.2 Culpa exclusiva de uno de los copartícipes

Puede ocurrir que en la concurrencia de causas que acontece, exista culpa de la víctima, pero no del demandado, o viceversa. Según MONTERROSO CASADO⁵⁹ debe tenerse en cuenta si esta culpa exclusiva es del agente o de la víctima ya que:

- a) Si existe culpa del agente demandado y ausencia de culpa en la víctima, es evidente que existirá una responsabilidad única del agente tanto de acuerdo con el artículo 1902 del Código civil como en virtud del artículo 1 de la LRCSCVM.
- b) Si existe culpa (o negligencia) de la víctima y falta de culpa del conductor del vehículo, entonces es importante hacer dos matizaciones:

Por un lado, tenemos que tener en cuenta que en la responsabilidad civil por accidentes de circulación no se exige culpa del agente para imputarle la responsabilidad por el daño causado, porque recordemos que rige una responsabilidad por riesgo.

Y, por otro lado, que la culpa de la víctima concurrente al daño incide en la moderación de la responsabilidad, con su particular efecto en el reparto de la cuantía de la indemnización. Realmente, en estos casos nos encontramos ante un supuesto donde existe una concurrencia entre la culpa de la víctima y el riesgo inherente a la conducción de un vehículo a motor. Debido a esto, este riesgo será un factor a tener en cuenta al objeto de determinar una posible responsabilidad del conductor del vehículo inmerso en el accidente cuya responsabilidad estará cubierta por un seguro obligatorio⁶⁰.

4.4.3 Ausencia de culpabilidad

Cuando concurren ambas actuaciones sin culpa, al no ser necesaria la culpa para imputar la responsabilidad por los daños corporales ocasionados, recaerá la responsabilidad sobre el conductor por el simple hecho de causar un daño, en virtud del riesgo creado tal y como se establece en el artículo 1 de la LRCSCVM. Recordemos en este sentido, que únicamente podrá liberarse de dicha responsabilidad si prueba la

⁵⁹ MONTERROSO CASADO, E, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, *Op.cit.*p.141.

⁶⁰ Señala SANTOS BRIZ, J, al respecto, que: “esta conducta negligente de la víctima sólo exonerará de responsabilidad al agente dañador generador del riesgo cuando el agente creador del riesgo de empresa o explotación, tuviese un papel totalmente secundario, por ejemplo, cuando se toma un vehículo en marcha” en *Responsabilidad Civil en los Accidentes de circulación*, La Ley, Madrid, 1996, p.146.

existencia de caso fortuito o fuerza mayor, según nos encontremos ante la presencia de daños corporales o materiales⁶¹.

4.5 Víctimas no conductoras de vehículos de motor

Debemos hacer alusión al párrafo segundo del artículo 1.2 de la LRCSCVM que agrupa a las víctimas más vulnerables del fenómeno circulatorio: peatones y ciclistas. Así mismo, dentro de esta clasificación también se incluyen a los ocupantes de los vehículos que, no siendo conductores de vehículos de motor, son usuarios de los mismos.

La nueva redacción de la LRCSCVM ha incorporado algunas previsiones de otras legislaciones europeas, como es el caso de ley francesa conocida como *Ley Badinter*⁶². Mientras, que el texto francés aboga por proteger a las denominadas “víctimas super-privilegiadas” menores de 16 años, mayores de 70 y personas con una minusvalía superior al 80%; nuestro legislador se ha decantado por utilizar otros criterios menos objetivos cuando señala: “Menores de 14 años o que sufran un menoscabo físico, intelectual, sensorial y orgánico que les prive de capacidad de culpa civil”.

No es casualidad que la LRCSCVM haya establecido el estado de inimputabilidad a menores de 14 años⁶³. El legislador se ha mostrado partidario de la teoría objetiva, dando por válido que a partir de esa edad el menor tiene capacidad suficiente para comprender y percibir determinados riesgos y peligros.

En lo que respecta a las personas que sufren un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que les prive de capacidad de culpa civil; el legislador entiende que estos incapacitados no pueden incurrir en culpa a no ser que se demuestre, tras un

⁶¹ Véase el art. 1.1, párrafo 2º y 3º de la LRCSCVM.

⁶² Ley de 5 de julio de 1985, sobre la indemnización de daños causados por accidentes de circulación de vehículos a motor.

⁶³ Así lo puso de manifiesto la Fiscalía General del Estado a través de la Memoria de 2011: «Desde la Fiscalía abogamos por un régimen privilegiado para los menores de edad en la línea marcada por países europeos más avanzados en esta materia, proponiendo la edad de 14 años como límite innegociable para excluir todo tipo de concurrencia de culpa de la víctima, en coherencia con otros ámbitos de nuestro ordenamiento jurídico. Desde la perspectiva penal, los catorce años representan el grado de madurez psicofísica suficiente, para exigir responsabilidad penal por las acciones y omisiones cometidas conforme a la Ley Orgánica 5/2000 reguladora de la Responsabilidad Penal del Menor».

examen específico, su capacidad de entender y prever el daño⁶⁴. En ausencia de un criterio objetivo (en contra de *la Ley Badinter*), la ley obliga al juez a deducir y resolver *ad casum* sobre la imputabilidad o inimputabilidad de las personas discapacitadas.

Así mismo, la norma prevé para los casos anteriores, la vía de repetición sobre los padres o tutores ex art. 1903.2 y 3 del Código civil, en relación con el art.10 de la LRCSCVM.

Finalmente, este párrafo concluye indicando que “tales reglas no procederán si el menor o algunas de las personas mencionadas han contribuido dolosamente a la producción del daño”.

DIOS DE DIOS pone el siguiente ejemplo para hacernos reflexionar al respecto: “Ahora resulta que ese menor de catorce años, pensemos en un niño de 3, 4, 5 o 6 años «incapaz de culpa civil», quiere para sí el daño, que busque intencionadamente dañarse asimismo. ¿Cómo probar que hubo dolo por parte de un menor o incapaz en la contribución del daño? ¿Dónde reside el acto voluntario y consciente de un niño o incapaz?⁶⁵. Como respuesta a estas preguntas, este autor señala lo siguiente: “no se trata de probar si hubo o no intencionalidad o dolo en la conducta contributiva del menor, sino en garantizar la indemnización por esas lesiones temporales o secuelas”.

4.6 Efectos de la concurrencia de causas

En los apartados anteriores hemos analizado la negligencia y la imputación de responsabilidad de los diferentes sujetos que intervienen en el accidente de circulación (concretamente nos hemos centrado en el agente dañador y la víctima); y en relación con todo esto, en este último apartado, vamos a ver los tres principales efectos de la concurrencias de causas: 1) distribución de las cuotas de responsabilidad 2) la moderación de la responsabilidad y 3) el reparto de la cuantía de la indemnización.

⁶⁴ LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J, “La Responsabilidad civil de las personas con discapacidad psíquica”, *Responsabilidad civil y seguro: Cuaderno jurídico*, nº 9, 2009, pp. 12-25.

⁶⁵ DIOS DE DIOS, M.ÁNGEL DE, “Atribución de responsabilidad en atención a la culpa de la víctima. nueva redacción del artículo 1 de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor «lrcscvm»” *Op.cit.*p.733.

4.6.1 La distribución de las cuotas de responsabilidad

En un primer momento, es necesario comparar la contribución causal en la producción del daño que se hace mediante la distribución de las cuotas de responsabilidad con el fin de moderar la responsabilidad y distribuir el reparto de la obligación de resarcimiento del perjuicio causado.

Así pues, hay dos criterios para efectuar la distribución de cuotas de responsabilidad en la concurrencia de causas:

- A) Por un lado, la contribución casual al daño: conforme a este criterio, se defiende que la moderación de la responsabilidad no debe realizarse conforme a la culpa imputable al conductor del vehículo, sino a la causalidad. En este sentido, la doctrina aboga por el criterio de la intervención del perjudicado en la causación de los daños. Si bien, esto no significa que no se pueda tener en cuenta la culpa pero siempre dentro del marco de la causalidad⁶⁶. Por esta razón y según MONTERROSO CASADO⁶⁷ podemos afirmar que existe una estrecha relación entre el método de distribución del resultado dañoso basado en la contribución causal y la actuación de las partes que intervienen.

DE ÁNGEL YÁGÜEZ⁶⁸ es claro defensor de este criterio y detractor del criterio de la gravedad de las culpas, que desarrollamos en el párrafo posterior al apuntar que: “traducir en fracción la diferencia de gravedad entre dos culpas es una obra irrealizable”. Incluso, aporta el siguiente ejemplo para entender mejor esta cuestión: “la culpa del conductor que circula a excesiva velocidad es más grave (¿y en cuánto?) que la del peatón que atraviesa la calzada mientras lee un periódico”. Para este supuesto, este autor dice que: “existirían tantas fracciones distintas como tribunales”.

- B) Y, por otro lado, la gravedad de la culpa: en nuestro ordenamiento, la culpa es un elemento a tener en cuenta a la hora de distribuir la responsabilidad por el daño acaecido en el marco de la contribución causal. Sin embargo, en algunos estados de EEUU, al igual que en otros países del *common law*, rige este sistema

⁶⁶ Señala SANTOS BRIZ, J, al respecto que: “la apreciación de culpa de cada copartícipe sería sólo un elemento más a tener en cuenta, al igual que lo es el riesgo inherente de la circulación de vehículos a motor en *Responsabilidad Civil en los Accidentes de circulación*, *Op.cit.*122.

⁶⁷ MONTERROSO CASADO, E, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, *Op.cit.*p.463.

⁶⁸ DE ÁNGEL YÁGÜEZ, R, *Tratado de responsabilidad civil*, *Op.cit.*265.

de manera absoluta. Es decir, estos sistemas tienen en cuenta el grado de culpa de la conducta de la víctima (si es más o menos culposa que la actuación del agente dañador) en contraposición con nuestro sistema jurídico en el que el factor considerado para distribuir los daños ocasionados es la contribución causal al daño⁶⁹.

La jurisdicción estadounidense cuenta con diferentes métodos de distribución de responsabilidad en el marco de la concurrencia de causas y a continuación vamos a analizar, brevemente, los dos principales⁷⁰:

- El sistema puro o *pure comparative negligente*: este sistema es el más parecido al que rige en nuestro ordenamiento jurídico. Bajo este sistema, la proporción de la culpa de la víctima que ha contribuido al accidente es la base para reducir la indemnización. En estos casos, incluso en el supuesto de que su culpa (la de la víctima) sea mayor que la del demandado, como ocurre en nuestro ordenamiento, tendrá este derecho a recibir alguna indemnización.
- El sistema modificado o *modified comparative negligente*: según este sistema, si la negligencia de la víctima es igual o menor que la del dañador causante, podrá recibir la totalidad de la cuantía de la indemnización. Sin embargo, si resulta probada que su culpa es mayor que la del dañador concausante, no podrá recibir indemnización alguna.

Desde nuestra posición, nos decantamos por el sistema puro de la norma frente al modificado por considerarlo de mayor justicia social, puesto que en el primero de los mismos, la víctima que contribuye al daño siempre tendrá derecho al resarcimiento de sus daños en proporción a su culpa. Así, incluso, aunque haya participado negligentemente al daño en un 99% podrá recuperar el 1% de sus daños. Por contra, en el otro sistema la víctima no tiene derecho a indemnización alguna si su porcentaje de negligencia supera a la del demandado, lo que claramente ofrece resultados injustos. En definitiva, consideramos que el sistema puro (de distribución de responsabilidad en

⁶⁹ MONTERROSO CASADO, E, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, Op.cit.p.465.

⁷⁰ MONTERROSO CASADO, E, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, Op.cit.p.466.

proporción a la participación culposa del perjudicado), supone un método más equitativo en los supuestos en que interviene la culpa de ambas partes en el accidente⁷¹.

4.6.2 La moderación de la responsabilidad

Una vez establecida la cuantía de los daños, el tribunal procederá a la moderación de la responsabilidad, aminorando la cuantía de la indemnización que la víctima tiene derecho a percibir por su contribución causal al daño.

Esta facultad de moderar y reducir la responsabilidad es una facultad privativa y discrecional de los tribunales⁷². En este sentido se pronuncia SOTO NIETO quien señala que “a falta de precisión matemática sobre la entidad y eficacia de la negligencia imputable a cada uno de los partícipes del daño; la discrecionalidad y equitativa intervención de los Tribunales está llamada al desempeño de una misión importante con un indudable margen de arbitrio difícilmente revisable⁷³”.

Si bien, la controversia de esto es que, en muchas ocasiones, las pruebas presentadas en el juicio civil son valoradas de manera diferente por los tribunales y esto genera principalmente dos problemas:

- a) Por un lado, este arbitrio judicial y disparidad de las resoluciones judiciales, no solo sobre el sistema de valoración del daño sino también en el establecimiento de la contribución al resultado dañoso, suponen una vulneración de los preceptos constitucionales 9.3 (relativo a la seguridad jurídica) y 14 (relativo a la igualdad). Todo esto genera además un aumento de la litigiosidad y desconcierto de las partes. Si bien, en palabras de MONTERROSO CASADO: “esto no significa que tanto la jurisprudencia como la doctrina no acepten un margen de arbitrio judicial, pues este es totalmente necesario para valorar las circunstancias concretas especiales de cada caso atendiendo a la participación en el nexo causal

⁷¹ MONTERROSO CASADO, E, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, *Op.cit.*p.468.

⁷² En este sentido se pronuncia las SSTS de 30 de abril del 2005 o 20 de febrero de 2008 entre otras muchas que dice así: “es facultad de los Tribunales la de moderar a su prudente arbitrio la responsabilidad del agente, reduciendo en la proporción que estime la cuantía de la indemnización, repartiendo el daño con el perjudicado cuando declaran la compensación de culpas, sin que el uso de tal facultad discrecional pueda dar origen a interpretación errónea de precepto o doctrina legal”.

⁷³ SOTO NIETO, F, “La llamada compensación de culpas”, *Op.cit.*p.416-417.

o el componente de peligro social inherente a los vehículos a motor”⁷⁴. Ahora bien, será necesario, en todo caso, que el juzgador de instancia fundamente la procedencia de la moderación⁷⁵.

- b) Y, por otro lado, otra cuestión debatida por la doctrina es sobre si la moderación de responsabilidad de los tribunales, en los supuestos de concurrencia de causas, escapa o no del control de casación. La jurisprudencia no es uniforme al respecto. Existe una posición minoritaria que considera la misma como una cuestión de Derecho y, por tanto, susceptible de ser revisable en casación⁷⁶. Si bien, la jurisprudencia mayoritaria rechaza dicha posibilidad ya que la facultad de moderación de la responsabilidad civil, consagrada en el artículo 1103 del Cc, es una facultad discrecional y exclusiva de los tribunales de instancia que corresponde al ejercicio de su prudente arbitrio dado que depende de las circunstancias concretas de cada caso. En este sentido se pronuncian algunas SSTs como la del 7 de abril del 2003 o 5 de julio de 2008 que dicen lo siguiente: “la cuantificación de los daños causados por el accidente corresponde al Tribunal de Instancia y solo será apreciable su revisión en casación cuando se infiera la fijación de una responsabilidad desproporcionada”. Por tanto, de esto podemos concluir que, como regla general, la facultad de moderar la responsabilidad escapa de casación. Y, únicamente se debe admitir su revisión en casación en aquellos supuestos en que es “disparatada o manifiestamente errónea”⁷⁷.

Si bien creo hacer necesario una aclaración con respecto al uso del art. 1103 Cc, en el ámbito de la LRCSCVM; pues tenemos que tener en cuenta, según apunta DIOS DE DIOS, que: “A pesar del auxilio que el ordenamiento brinda a la víctima del daño resulta insólito encontrar derecho positivo que apadrine el daño causado

⁷⁴ MONTERROSO CASADO, E, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, *Op.cit.*p.495.

⁷⁵ En este sentido se pronuncia DÍAZ ALABART, S: “la Sala de instancia debería exponer los motivos que la llevaron a moderar en el caso concreto si éstos no se desprenden con absoluta claridad de los hechos, sin que se hubieran explicitado, no cabe duda que, existiendo la posibilidad de un amplio control de la facultad a través del recurso de casación, esa motivación implícita o explícita es necesaria” en “La facultad de moderación del artículo 1103 del Código Civil”, *ADC*, nº 41, 1988, p. 1206.

⁷⁶ DÍAZ ALABART, S, “La facultad de moderación del artículo 1103 del Código Civil”, *Op.cit.*p.1201.

⁷⁷ En este sentido se pronuncia la STS de 17 de julio de 2008 cuando dice “esta facultad (la de moderación de responsabilidad de los Tribunales) no es revisable en casación a no ser que el juzgador de instancia haya hecho uso de tal facultad de manera irracional o extralimitándose en claro abuso interpretativo”.

por la conducta o negligencia del propio perjudicado. Con todo, si se aprecian propósitos formales de reconocimiento en el nuevo artículo 1 de la LRCSCVM⁷⁸.

Por tanto, podemos afirmar que la jurisprudencia, en el ámbito de accidentes de vehículos de motor, debería poner fin a la utilización del art. 1103 del CC como base para acudir a la moderación de las cuantías indemnizatorias, al estar prevista esta posibilidad expresamente en la propia LRCSCVM.

4.6.3 El reparto de la cuantía de la indemnización

Es importante establecer una distinción entre la distribución de las cuotas de responsabilidad y el reparto de la cuantía de la indemnización. Por un lado, la primera implica una aminoración de la cuantía de la indemnización del demandante en proporción al porcentaje de culpa que le es imputable. Y, por otro lado, en el reparto de la cuantía de la indemnización se distribuye los daños entre los distintos agentes dañadores, de acuerdo al porcentaje de culpa que le es imputable a cada uno de los mismos después de la reducción del porcentaje de negligencia del demandante. Y, establece una obligación de resarcir a la víctima, mediante el abono de una determinada indemnización.

Entonces, una vez determinada la contribución causal de los distintos agentes y establecida la responsabilidad solidaria entre los mismos o la responsabilidad mancomunada, en el caso en que sea posible establecer un porcentaje de responsabilidad específico imputable a cada uno de los concausantes frente a la víctima, se presenta la problemática de determinar la distribución de cuotas entre tales sujetos.

El primer paso será efectuar una comparación entre las conductas de las partes involucradas, para lo que deberá considerarse cada uno de los hechos y circunstancias en que esa conducta se desarrolló. Y, una vez realizada esta labor, el juzgador deberá atribuir el porcentaje de responsabilidad a cada participante en proporción al porcentaje de participación en la causación del accidente, teniendo en cuenta los criterios fijados en los epígrafes anteriores, que se traducirá en un reparto de la indemnización⁷⁹.

⁷⁸ DIOS DE DIOS, M.ÁNGEL DE, "Atribución de responsabilidad en atención a la culpa de la víctima. nueva redacción del artículo 1 de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor «lrcscvm»" *Op.cit.*p.718.

⁷⁹ MONTERROSO CASADO, E, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, *Op.cit.*p.503.

Para finalizar, como último eslabón y dentro de este mismo apartado, tenemos que hacer alusión a la fijación de la cuantía de la indemnización. Para efectuar esta, el tribunal atenderá a la distribución de las cuotas de responsabilidad para, conforme a la valoración previa de los daños, establecer la cuantía de la indemnización correspondiente al perjudicado en el accidente de circulación.

En este sentido, una vez determinada la participación de los sujetos en el resultado dañoso, puede dejarse para la ejecución de la sentencia la concreción de las cuantías concretas, si bien es necesario señalar la base de la misma. Del mismo modo señala SANTOS BRIZ⁸⁰ que: “es posible dejar la fijación de esa cuantía para el periodo de ejecución de sentencia, pero señalando en ésta una base cierta y positiva que resuelva el problema, dando viabilidad a la ejecución misma de la sentencia”. Es decir, es posible que la sentencia señale únicamente que A fue responsable de un 40% y B de un 60% del accidente de circulación acaecido, pudiendo fijarse posteriormente, en ejecución de la sentencia, las cuantías de la indemnización por las que deban responder.

Así mismo, cabe apuntar como ya lo hicimos anteriormente⁸¹ que la revisión del quantum de la indemnización en casación solo procede cuando “las bases fácticas sobre las que se asienta la moderación aplicada, y con ello la indemnización que se fija, no son correctas, suficientes y también si resultan equivocadas⁸²”.

⁸⁰ Señala SANTOS BRIZ, J, *Responsabilidad Civil en los Accidentes de circulación*, Op.cit.131.

⁸¹ Véase apartado 4.6.2 sobre la moderación de la responsabilidad.

⁸² Véase la STS de 24 de junio de 2005.

5. CONCLUSIONES

PRIMERA.- Como bien sabemos, el *Alterum non laedere* es el principio rector de la responsabilidad civil extracontractual. Conforme a este principio, toda persona que sufra un menoscabo en sus derechos o sus bienes tiene derecho a ser indemnizado por el perjuicio ocasionado; con el objetivo de dejarla en una situación lo más parecida posible a la que tenía antes de sufrir el daño.

SEGUNDA.- La expresión “conurrencia de causas” es una denominación que hace referencia a cuando varios hechos son concausa de un daño y conlleva una moderación de la responsabilidad y un reparto de la cuantía de la indemnización. A pesar de ser el término correcto, en la práctica puede verse cómo la doctrina y jurisprudencia utilizan, de manera errónea, otro tipo de denominaciones como “compensación de culpas” o “conurrencia de culpas” para designar este fenómeno. Más concretamente, en el ámbito de circulación de vehículos de motor que hemos analizado en este trabajo, el hecho de que no sea necesaria una actuación culposa del conductor para imputarle responsabilidad pone de manifiesto la deficiencia del término “conurrencia de culpas” previsto en el artículo 1.2 de la LRCSCVM.

TERCERA.- Podemos afirmar que la LRCSCVM establece el riesgo como criterio de imputación de la responsabilidad aplicable para todos los daños, tanto los materiales como los corporales. Sin embargo, la responsabilidad por los daños materiales se rige por un criterio subjetivo, y por eso, el conductor del vehículo basta con que pruebe que actuó con la diligencia precisa para evitar el daño para quedar exonerado de su responsabilidad; mientras que para quedar liberado de responsabilidad en la producción de los daños a las personas deberá el conductor acreditar que el accidente se debió a una causa única y exclusiva de la víctima o a fuerza mayor ajena a la conducción o al funcionamiento del vehículo.

CUARTA.- Por otro lado, si el daño es ocasionado por dos sujetos, es necesario distinguir si se trata de la víctima y el agente, de este y un tercero, o de varios agentes dañadores, pues los efectos serían distintos, en función de si existe una conducta culposa o simplemente una conducta causal concurrente al daño.

QUINTA.- Desde enero de 2016 no será necesario recurrir a otros fundamentos jurídicos que no sean los que contempla la LRCSCVM. Ésta será la que establezca el tipo de contribución causal de la víctima. Ahora bien, a pesar de ser clara, no podemos entender que la falta de uso o uso inadecuado de estos elementos de seguridad pasiva de lugar a una reducción drástica de la indemnización. Dicho lo cual, si no hay obligación de usarlo, no existirá contribución causal de la víctima. Así mismo, tampoco existirá reproche culpabilísimo alguno hacia la víctima si no hace uso del cinturón, casco o de otros elementos de protección que aun constituyendo infracción, no se agrava el resultado. Es decir, si no se demuestra la relación de causalidad entre las lesiones y la omisión de uso del elemento de seguridad pasiva. De manera que, la no utilización del preceptivo elemento de seguridad pasiva puede contribuir a mermar la indemnización del sujeto a quien afecte siempre que resulte probada la relación causal entre la falta de uso y el hecho dañoso, resultando imprescindible un informe pericial específico. Además, la participación contributiva de la víctima en la producción del daño propicia una reducción sistemática de la indemnización de hasta un máximo del 75%.

SEXTA.- Por otro lado, el legislador ha fijado la edad de 14 años como límite objetivo a la imputabilidad de un menor. Esta novedad que prevé la ley tiene su razón de ser en *la Ley Badinter* ; aunque con diferencias razonables pues esta Ley además prevé otros criterios objetivos como son: la extensión de la inimputabilidad a personas de 70 años de edad y el 80% de grado de minusvalía.

SÉPTIMA.- En cuanto a los efectos de la concurrencia de causas es preciso señalar que la distribución de las cuotas de responsabilidad no debe realizarse conforme a la culpa imputable al conductor del vehículo, sino a la causalidad. Si bien, es posible tener en cuenta la culpa pero dentro del marco de la causalidad. En este sentido, entendemos que este sistema que rige en los ordenamientos europeos con carácter general y en el sistema puro de negligencia comparativa imperante en algunos estados del *Common Law* es el más equitativo, eficiente y de mayor justicia social.

OCTAVA.- Siguiendo con los efectos de la concurrencia de causas, tenemos que tener en cuenta que una vez establecida la cuantía de los daños ocasionados; los Tribunales procederán la moderación de la responsabilidad conforme al artículo 1

de la LRCSCVM y no será necesario acudir al artículo 1103 del Cc. Esta facultad que se deja en manos de los Tribunales genera una disparidad de indemnizaciones que unida a la influencia del principio *favor victimae*, y a la dificultad o ausencia de pruebas reveladoras de la actuación de los copartícipes, nos hace pensar que estamos ante una especie de “lotería judicial” que aleatoriamente distribuye la responsabilidad, en tantos por ciento.

NOVENA.- Sirva el presente trabajo para dar visibilidad a la figura de la concurrencia de causas en el sistema de responsabilidad civil español. Y, en atención a los principios de equidad y justicia social, no pretender que alguien que no tiene la obligación jurídica de hacerlo, responda en todo o en parte del perjuicio que ha causado la propia víctima del daño.

6. BIBLIOGRAFÍA

- AEDO BARRENA, C, “El problema del concepto de culpa en la Lex Aquilia: Una mirada funcional”, *Revista de Derecho de la Universidad Austral de Chile*, nº1, 2014, pp.32-33.
- ALBADALEJO GARCÍA, M, *Derecho civil II. Derecho de Obligaciones*, Bosch, Barcelona, 2002, p.938.
- DE ÁNGEL YÁGÜEZ, R, *Tratado de responsabilidad civil*, Civitas, Madrid, 1993.
- DE CUPIS, A, *El daño: Teoría general de la responsabilidad civil*. Traducción de la segunda edición italiana y estudio preliminar por ÁNGEL MARTÍNEZ SARRIÓN, Bosch, Barcelona, 1970, p.82.
- DÍAZ ALABART, S, “La facultad de moderación del artículo 1103 del Código Civil” *ADC*, nº 41, 1988.
- DÍEZ PICAZO, L, *Derecho de daños*, Civitas, Madrid, 1999, p. 121.
- DIOS DE DIOS, M.ÁNGEL DE, “Atribución de responsabilidad en atención a la culpa de la víctima. nueva redacción del artículo 1 de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor «lrscvm»” *Revista de Derecho UNED*, nº18, 2016.
- DIOS DE DIOS, M. ÁNGEL DE, *La culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación*, La Ley, Madrid, 2012.
- ENNECERUS,L, “Derecho de obligaciones” en *Tratado de Derecho civil*. T. II. (undécima revisión por HEINRICH LEHMAN. Traducción española con anotaciones de PÉREZ GONZÁLEZ, Y ALGUER), Bosch, Barcelona, 1966.
- FERNÁNDEZ CRENDE, A y SÁNCHEZ ÁLVAREZ, V.MANUEL, “Negligencia multilateral en accidente de motocicleta, ¿cuál es el estándar óptimo de responsabilidad . Comentario a la STC, 1ª, de 21.10.2002”, *In Dret*, nº158, 2003, p.6-7.
- FRAGA MANDIÁN A, *Guía práctica de valoración de daños personales: Nuevo Baremo*, Editorial jurídica Sepín S. L, Madrid, 2015, p.45.

- FRANCO PAZ, F. DE, “Fallecimiento por el impacto de una piedra arrojada desde un puente situado sobre una autopista de peaje. Doctrina de la causalidad adecuada. Interrupción del nexo causal”, *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, nº73, 2007, pp. 153-164.
- GÓMEZ POMAR. J, “Coches y accidentes (I): La posición del Tribunal Supremo”, *In Dret*, nº2, 2000, p.5
- LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J, “La Responsabilidad civil de las personas con discapacidad psíquica”, *Responsabilidad civil y seguro: Cuaderno jurídico*, nº 9, 2009, pp. 12-25.
- MARTÍN SALAMANCA, S. *Aplicación de los PETL al Ordenamiento Jurídico Español*. Proyecto de investigación para la Proyección de los Principios de la Responsabilidad civil en el Derecho de Daños de la Universidad Carlos III de Madrid, dirigido por el profesor Pedro del Olmo García. http://portal.uc3m.es/portal/page/portal/dpto_dcho_privado/area_dcho_civil/investigacion/grupos_investigacion/aplicacion_petl/presentacion.
- MIR JORDANO, R, “La culpa de la víctima, excluyente de la obligación de indemnizar. Consideración temporal”, en *Estudios jurídicos en conmemoración del X Aniversario de la Facultad de Derecho*, coordinado por Pablo Lucas MURILLO DE LA CUEVA y Juan Ignacio FONT GALÁN, nº2,1991, pp.81-111.
- MOLINÉ JORQUÉS,E, “Observaciones sobre la llamada compensación de culpas”, *La Ley*, nº1, 1980, p.105.
- MONTERROSO CASADO, E, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, Aranzadi, Navarra, 2009.
- MORENO FLOREZ, R, “¿Concurrencia de culpas o concurrencia de causas”, *AC*, nº3, 1986.
- POLAINO NAVARRETE, M, “Victimología y criminalidad violenta en España” en *Estudios penales en memoria del profesor Agustín Fernández Albor* coordinado por Seminario de Derecho Penal e Instituto de criminología, Universidad de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela, 1989, pp.571-587.
- REGLERO CAMPOS, L.F, “Los sistemas de responsabilidad civil” en *Tratado de responsabilidad civil* coordinado por L.F, REGLERO CAMPOS, Aranzadi Thomson, Navarra, Tomo I, 2008,p.254.

- REGLERO CAMPOS, L.F, “El sistema de responsabilidad de la LRCSCVM” en *Tratado de responsabilidad civil* coordinado por L.F, REGLERO CAMPOS, Aranzadi Thomson, Navarra, Tomo II, 2008.
- ROCA TRÍAS, E, *Derecho de daños, textos y materiales*, Tirant lo Blanch, Valencia, 1998.
- ROMERO COLOMA, A.MARÍA, “Accidentes de tráfico: los supuestos de culpa exclusiva de la víctima, caso fortuito y fuerza mayor”, *RRCCS*, nº10, 1998, p.528.
- SANTOS BRIZ, J, *Responsabilidad Civil en los Accidentes de circulación*, La Ley, Madrid, 1996.
- SOTO NIETO, F , “La llamada compensación de culpas”, *RDP*, nº.52, 1968.

7. JURISPRUDENCIA

Sentencias de la Sala I del Tribunal Supremo

STS de 26 de Octubre de 1963

STS de 15 de Junio de 1967

STS de 26 de Junio de 1968

STS de 10 de Octubre de 1996

STS de 4 de Febrero de 1997

STS de 12 de Diciembre de 1997

STS de 7 de Abril de 2003

STS de 30 de Abril de 2005

STS de 27 de Enero de 2006

STS de 18 de Julio de 2006

STS de 20 de Febrero de 2008

STS de 22 de Junio de 2008

STS de 5 de Julio de 2008

STS de 17 de Julio de 2008

STS de 6 de Noviembre de 2008

STS de 16 de Diciembre de 2008

STS de 18 de Julio de 2009

STS de 2 de Diciembre de 2010

STS de 8 de Junio de 2011

STS de 6 de Febrero de 2012

STS de 12 de Febrero de 2012

STS de 19 de Octubre de 2015

8. ANEXOS

ANEXO I: Tabla 1.A de la LRCSCVM (Indemnizaciones básicas por muerte incluidos daños morales)⁸³

INDEMNIZACIONES POR CAUSA DE MUERTE TABLA 1.A PERJUICIO PERSONAL BÁSICO	
Categoría 1. El Cónyuge viudo	
Hasta 15 años de convivencia, si la víctima tenía hasta 67 años	90.000 €
Hasta 15 años de convivencia, si la víctima tenía desde 67 hasta 80 años	70.000 €
Hasta 15 años de convivencia, si la víctima tenía más de 80 años	50.000 €
Por cada año adicional de convivencia o fracción con independencia de la edad de la víctima.	1.000 €
Categoría 2. Los Ascendientes	
A cada progenitor, si el hijo fallecido tenía hasta 30 años	70.000 €
A cada progenitor, si el hijo fallecido tenía más de 30 años	40.000 €
A cada abuelo, sólo en caso de premoriencia del progenitor de su rama familiar	20.000 €
Categoría 3. Los Descendientes	
A cada hijo que tenga hasta 14 años	90.000 €
A cada hijo que tenga desde 14 hasta 20 años	80.000 €
A cada hijo que tenga desde 20 hasta 30 años	50.000 €
A cada hijo que tenga más de 30 años	20.000 €
A cada nieto, sólo en caso de premoriencia del progenitor hijo del abuelo fallecido	15.000 €
Categoría 4. Los Hermanos	
A cada hermano que tenga hasta 30 años.	20.000 €
A cada hermano que tenga más de 30 años.	15.000 €
Categoría 5. Los Allegados	
A cada allegado	10.000 €

⁸³ **Notas:** En esta tabla podemos ver las cinco categorías autónomas de perjudicados previstos en el art.62 de la LRCSCVM. Que sean categorías autónomas significa que, con independencia de que concurran o no con otras categorías de perjudicados, se considera que siempre sufren un perjuicio resarcible y de la misma cuantía. A diferencia del anterior sistema donde, por ejemplo, en caso de muerte se configuraban los perjudicados en grupos excluyentes. En definitiva, este nuevo sistema instaurado con la entrada en vigor de la Ley 35/2015 de 22 de Septiembre recoge, como bien hemos apuntado antes, cinco categorías cuya indemnización no depende de la existencia o inexistencia de perjudicados de otras categorías.

Fuente: “El nuevo baremo de indemnizaciones. Sistema de valoración de los daños causados por accidentes de circulación”, en Noticias Jurídicas, 2016.

