



ESCUELA DE PRÁCTICA JURÍDICA
SALAMANCA

TRABAJO FIN DE TÍTULO
MÁSTER EN ACCESO A LA ABOGACÍA

Curso 2020/2022

**RESPONSABILIDAD CIVIL
DERIVADA DE LOS ACCIDENTES
DE CIRCULACIÓN**

**Especial referencia a la concurrencia de
causas.**

Autor: Álvaro López González

Tutora: María José Vaquero Pinto

Enero 2022

TRABAJO FIN DE TÍTULO
MÁSTER EN ACCESO A LA ABOGACÍA

RESPONSABILIDAD CIVIL
DERIVADA DE LOS ACCIDENTES
DE CIRCULACIÓN
Especial referencia a la concurrencia
de causas.

CIVIL LIABILITY DERIVED FROM
TRAFFIC ACCIDENTS
Special reference to concurrence of
causes.

Autor: Álvaro López González
e-mail: alvarogonzalez980@gmail.com

Tutora: María José Vaquero Pinto

RESUMEN

En el presente trabajo nos centraremos en analizar el sistema de responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación, haciendo un especial énfasis en el análisis de los supuestos de concurrencia de causas, todo ello en base al actual Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Trataremos diversos casos de concurrencia de causas donde intervienen diferentes agentes, tales como la conducta del conductor, de la víctima o fenómenos fortuitos o de fuerza mayor. Debido al eminente carácter práctico del trabajo también dedicaremos una parte para desarrollar los aspectos procesales de los procesos civiles sobre esta materia, así como una guía para calcular las cuantías de las indemnizaciones en base al baremo recogido en el Anexo del mencionado Texto Refundido.

PALABRAS CLAVE: Responsabilidad civil, accidentes de circulación, concurrencia de causas, responsabilidad objetiva, seguro obligatorio de automóvil.

ABSTRACT

In this dissertation we are going to focus on analysing the system of civil liability arising from traffic accidents, with special emphasis on the analysis of cases of concurrence of causes, all based on the current Consolidated Text of the Law on Civil Liability and Insurance in the Circulation of Motor Vehicles. We will deal with various cases of concurrence of causes where different agents participate, such as the conduct of the driver, the victim or fortuitous phenomena or force majeure. Due to the eminently practical nature of the work, we will also dedicate a section to developing the procedural aspects of civil proceedings on this subject, as well as a guide to calculating the amounts of compensation based on the scale included in the Annex to the aforementioned Consolidated Text.

KEYWORDS: Civil liability, traffic accidents, concurrence of causes, strict liability, compulsory motor insurance.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	5
1. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN EL ÁMBITO DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN: ASPECTOS GENERALES	6
1.1. Fuentes de regulación	6
1.1.1. Breve referencia al Derecho Comunitario.....	7
1.1.2. Texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (TRLRCSVM): El doble sistema de responsabilidad	8
1.2.3. Ámbito de aplicación del TRLRCSVM	9
1.3. El baremo	10
1.3.3. Indemnizaciones por causa de muerte (Tabla 1).....	12
1.3.3.1. Perjuicio personal (Tabla 1.A y 1.B).....	12
1.3.3.2. Perjuicio patrimonial (Tabla 1.C).....	13
1.3.4. Indemnizaciones por secuelas (Tabla 2)	14
1.3.4.1. Perjuicio personal (Tabla 2.A y 2.B).....	15
1.3.4.2. Perjuicio patrimonial (Tabla 2.C).....	16
1.3.5. Indemnizaciones por lesiones temporales (Tabla 3)	16
1.3.5.1. Perjuicio personal (Tabla 3.A y 3.B).....	16
1.3.5.2. Perjuicio patrimonial (Tabla 3.C).....	17
1.4. Sujetos responsables	17
1.5. El sistema de responsabilidad objetiva	18
1.5.3. Causas de exoneración de la responsabilidad	20
1.5.3.1. Culpa exclusiva del perjudicado.....	20
1.5.3.2. Fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo	22
1.6. El seguro obligatorio de automóviles (SOA)	24
1.7. El Consorcio de Compensación de Seguros (CCS)	26

2. LA CONCURRENCIA DE CAUSAS	28
2.2. Cuestiones terminológicas.....	28
2.3. La concurrencia de causas en el TRLRCSVM	29
2.4. Concurrencia entre la conducta de la víctima y la del conductor demandado 30	
2.5. Concurrencia entre la conducta del conductor y la de un tercero.....	33
2.6. Concurrencia entre la conducta del conductor y un caso fortuito o de fuerza mayor	34
2.7. Colisión entre vehículos	36
2.8. Accidentes cuando una parte es un vehículo prioritario	38
3. ASPECTOS PROCESALES	39
3.2. Los procesos declarativos: Fundamentos procesales	39
3.3. El llamado juicio ejecutivo del automóvil.....	41
3.4. Tipos de acciones civiles	42
3.4.3. Acción de responsabilidad civil extracontractual.....	42
3.4.4. Acción directa contra el asegurador	43
3.4.5. Acción de repetición.....	44
3.4.6. Acción por subrogación	45
3.4.7. Acción de responsabilidad civil contractual.....	46
4. CONCLUSIONES.....	47
BIBLIOGRAFÍA	53
JURISPRUDENCIA.....	55
LEGISLACIÓN APLICABLE.....	58

INTRODUCCIÓN

La responsabilidad civil extracontractual o responsabilidad *aquiliana* se fundamenta en la obligación de reparar el daño causado a otro mediante una acción u omisión, sin que dicho daño derive de una relación jurídica entre ambas partes. Como ya señalé en un trabajo anterior, la Responsabilidad Civil se conforma como uno de los pilares básicos de nuestro ordenamiento jurídico, siendo el núcleo de los conflictos referentes a la producción de un daño¹. Ya en el Derecho Romano, Domicio Ulpiano señalaba la obligación de no causar daño a nadie como una de las máximas del comportamiento humano (*alterum non laedere*), junto a vivir honestamente (*honeste vivere*) y dar a cada uno los suyos (*suum cuique tribuere*)².

La responsabilidad civil extracontractual cumple una función esencial en la sociedad, y la circulación de vehículos a motor forma parte de nuestro día a día, y junto a ella, el desafortunado gran número de accidentes que se producen. Todo accidente, ya sea entre vehículos, entre un vehículo y una persona, o entre un vehículo y una cosa, generan la obligación de resarcir al perjudicado, salvo que concurren ciertas circunstancias como la culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor, en los términos que señala nuestra legislación; la principal norma cuyo estudio abordaremos a lo largo del trabajo es el *Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (TRLRCSVM)*³.

Ahora bien, existen supuestos en que la víctima también contribuye a la producción o agravación del daño; es lo que denominamos concurrencia de causas o concurrencia de culpas. Inicialmente dicha contribución por parte de la víctima se denominaba compensación de culpas, no obstante, como explicaremos de forma detallada en el apartado oportuno, tanto la doctrina como la jurisprudencia afirma que lo correcto es hablar de concurrencia de causas o concurrencia de responsabilidades; cuando intervenga el elemento de la culpa por parte de todos los agentes, podremos denominar a dicho supuesto concurrencia de culpas. Esto se debe principalmente a que en los accidentes de circulación de vehículos a motor se consagra una responsabilidad objetiva

¹ <http://hdl.handle.net/10366/144213>

² JUSTINIANO, Instituta, Libro I, 1, 3.

³ Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Actualización publicada el 19 de febrero de 2021.

o cuasi-objetiva, generando en muchos casos la obligación de reparar sin que haya intervenido el elemento de la culpa.

La problemática principal en estos supuestos no es solo determinar si la víctima ha participado de alguna forma en esa producción o agravación del daño, sino delimitar en qué grado lo ha hecho, ya que de ello dependerá el porcentaje de minoración de la indemnización, o incluso, la exoneración de la responsabilidad del conductor si el Juzgador determina que ha habido una culpa exclusiva de la víctima. Los criterios para la delimitación del porcentaje de dicha concurrencia lo desarrollaremos detalladamente en el apartado correspondiente, basándonos fundamentalmente en un análisis de la jurisprudencia sobre esta materia, pues nuestro Código Civil nada menciona sobre ésta figura y el TRLRCSCVM lo hace de forma genérica.

Debido a la relevancia práctica del presente trabajo, abordaremos los diversos aspectos procesales que se dan en los procesos judiciales, así como las diversas acciones que se pueden ejercitar a lo largo de un proceso de reclamación de indemnizaciones por los daños causados en un accidente de circulación. También elaboraremos una resumida guía para calcular las correspondientes indemnizaciones en base al baremo contenido en el Anexo del Texto Refundido, el cual no solo será aplicable en este tipo de supuestos, sino que también se extiende a otros supuestos de daños como criterio orientativo para calcular la cuantía de las indemnizaciones.

1. LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN EL ÁMBITO DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN: ASPECTOS GENERALES

1.1. Fuentes de regulación

Cuando hablamos de responsabilidad civil extracontractual nos vemos obligados a citar el genérico y afamado artículo 1.902 del Código Civil, breve, pero muy esclarecedor a la hora de delimitar los requisitos necesarios para el surgimiento de la obligación de reparar: *El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado.*

De dicho artículo podemos extraer los requisitos básicos de la responsabilidad civil extracontractual: una acción u omisión culposa o negligente, un daño real y efectivo,

y un nexo causal entre ambos. No obstante, el requisito de la culpa o negligencia será prescindible en los sistemas de responsabilidad objetiva, como precisamente ocurre en el tema que abordamos respecto de los daños personales, circunstancia que explicaremos de forma más detallada en los siguientes epígrafes.

La responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor encuentra su regulación específica en el *Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*⁴, que a su vez ha sido desarrollado por el *Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor*⁵.

1.1.1. Breve referencia al Derecho Comunitario

Dentro del Derecho Comunitario en cuanto a esta materia se refiere, podemos destacar cinco Directivas que han tenido una vital trascendencia a la hora de conformar nuestro Derecho interno, dentro de las cuales se recogen aspectos fundamentales que han ido implantándose en todos los Estados Miembros.

La primera directiva suprimió los controles fronterizos en la circulación de vehículos a motor mediante la implantación del aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil en todos los Estados Miembros.⁶ Con la segunda directiva se obligó a que dicho aseguramiento cubriera tanto los daños materiales como los corporales.⁷ La tercera directiva completó diversos aspectos carentes en las dos anteriores directivas⁸, con la cuarta se otorgó una mayor protección a las víctimas de accidentes de circulación acaecidos fuera del país de su residencia⁹, y con la quinta directiva, ya del año 2005, se mejoró la protección de los perjudicados aumentando las cuantías mínimas aseguradas¹⁰.

⁴ De ahora en adelante TRLRCSVM.

⁵ De ahora en adelante RSORCCVM.

⁶ Directiva 72/166/CEE, de 24 de abril de 1972.

⁷ Directiva 84/5/CEE, de 30 de diciembre de 1983.

⁸ Directiva 90/232/CEE, de 14 de mayo de 1990.

⁹ Directiva 2000/26/CE, de 16 de mayo del 2000.

¹⁰ Directiva 2005/14/CE, de 11 de mayo de 2005.

1.1.2. Texto refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (TRLRCSCVM): El doble sistema de responsabilidad

Uno de los aspectos más importantes y destacados de esta ley es el doble régimen de responsabilidad aplicable según se trate de daños materiales o daños personales, pues a los primeros se les aplicará el régimen general del código civil (art. 1902 y ss.), mientras que para los daños corporales se conforma un sistema de responsabilidad cuasi objetiva. Todo ello en base a un sistema de responsabilidad basado en el riesgo creado por la circulación de vehículos de motor.

En nuestro ordenamiento encontramos muy pocos supuestos en los que sea de aplicación el régimen de responsabilidad objetiva, donde el perjudicado será resarcido sin necesidad de probar la culpa o negligencia del dañante o demandado, y éste únicamente podrá quedar exonerado de dicha responsabilidad demostrando que concurren ciertas causas; en el TRLRCSCVM únicamente se mencionan dos causas de exoneración: la culpa exclusiva de la víctima y la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo.

No debemos confundir el sistema de responsabilidad objetiva conformado para los daños corporales con la inversión de la carga de la prueba establecida para los daños materiales, para los cuales seguirá siendo de aplicación el régimen del Código Civil, pues dicha inversión de la carga de la prueba se justifica en virtud del riesgo creado por la conducción de vehículos.

Por esta razón, respecto de los daños materiales, será el demandado sobre el que recaiga la carga de probar que actuó con la debida diligencia exigida en el supuesto concreto, la cual, dependiendo de las circunstancias, ésta será mayor o menor. Algunos autores como DIEZ-PICAZO fundamentan dicha inversión probatoria en “la complejidad técnica, o tecnológica, si se prefiere hablar así, del proceso factual que ha conducido a un daño, cuando es complejo, resulta inasequible o es muy difícilmente accesible para el perjudicado, quien es quien lo tiene que ofrecer como fundamento de su demanda”¹¹.

¹¹ DIEZ-PICAZO PONCE DE LEÓN, L, “Culpa y riesgo en la Responsabilidad Civil Extracontractual”, *AFDUAM*, 2000, p. 164.

1.2.3. **Ámbito de aplicación del TRLRCSCVM**

Los dos primeros artículos del RSORCCVM tienen una especial trascendencia a la hora de delimitar el ámbito de aplicación del TRLRCSCVM, pues nos definen, a efectos de la mencionada ley, qué debemos entender por vehículo a motor y qué por hecho de la circulación.

En términos generales, tendrán 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, exceptuando de forma específica los vehículos que circulen por vías que le sean propias como los ferrocarriles o tranvías, los vehículos eléctricos que tengan la consideración de juguetes¹², y las sillas de ruedas.*

Por otro lado, serán considerados hechos de la circulación *los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor (...), 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.* El segundo apartado del mismo artículo excluye de la concepción de hechos de la circulación los siguientes:

a) Los derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas (...).

b) Los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello (...).

c) Los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, tales como los recintos de puertos o aeropuertos.

¹² El artículo 1.2. b) del RSORCCVM hace referencia al artículo 1.1 del Real Decreto 880/1990, de 29 de junio, por el que se aprueban las normas de seguridad de los juguetes, no obstante, dicha norma se encuentra derogada, por lo que deberemos atender a lo dispuesto en el Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes.

3. *Tampoco tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes.*

Especial mención requieren los supuestos en los que el vehículo se incendia debido a causas endógenas mientras se encuentra estacionado de forma ocasional (un claro ejemplo son las paradas realizadas por los autobuses con motivo del trayecto seguido), produciendo daños en los vehículos cercanos. En estos casos la doctrina jurisprudencial no duda en calificar como hecho de la circulación los daños producidos durante paradas ocasionales en la ruta que sigue el vehículo¹³, pues está claro que dicha parada encuentra su motivo en la circulación.

Por último, debemos tener en cuenta que los daños derivados de la utilización de un vehículo para cometer delitos dolosos contra las personas y los bienes no se considera *hechos de la circulación*, lo que supondrá que dichos perjuicios no estén cubiertos por el seguro obligatorio de automóviles, en virtud de lo señalado por los artículos 1.6 del Texto Refundido y 2.3 del RSORCCVM. Ahora bien, como explicaremos más adelante de forma más detallada, los daños colaterales (dolo de segundo y tercer grado) producidos como consecuencia de dichos delitos sí entrarán dentro del ámbito del aseguramiento, debiendo responder el asegurador por los mismos, o, en su caso, el Consorcio de Compensación de Seguros, en los casos que explicaremos en el correspondiente epígrafe.

1.3. El baremo

El TRLRCSVM incorpora un extenso Anexo denominado *Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación*¹⁴, y desde su entrada en vigor cuenta con una importancia nuclear a la hora de cuantificar las indemnizaciones por daños, tanto en el ámbito de los accidentes de

¹³ STS de 2 de diciembre de 2008; STS de 6 de febrero de 2012.

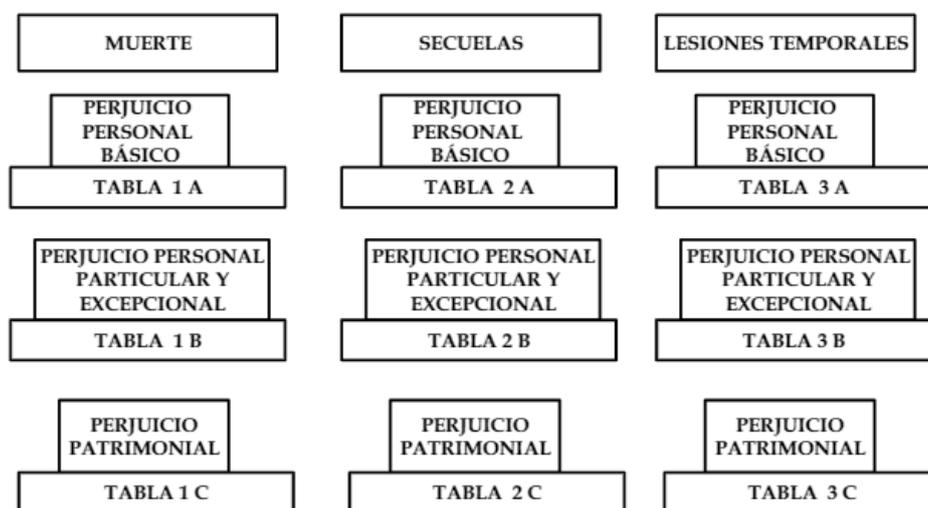
¹⁴ Hay que tener en cuenta que el baremo se actualiza anualmente usando como referencia el índice de revalorización de las pensiones; dicha actualización es publicada mediante Resolución de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones. El Baremo que debemos utilizar es el vigente al tiempo de estabilización de las lesiones y no el de la fecha del accidente.

circulación, como de forma orientativa en otros supuestos de daños indemnizables, pues así lo ha reiterado la jurisprudencia en numerosas ocasiones¹⁵.

El texto únicamente diferencia entre “daños a las personas” y “daños en los bienes”, no obstante, el concepto de “daños a las personas” debe entenderse en sentido amplio, en virtud del principio de la reparación íntegra del daño que señala el artículo 33 del Texto Refundido:

Las indemnizaciones de este sistema tienen en cuenta cualesquiera circunstancias personales, familiares, sociales y económicas de la víctima, incluidas las que afectan a la pérdida de ingresos y a la pérdida o disminución de la capacidad de obtener ganancias. El principio de la reparación íntegra rige no sólo las consecuencias patrimoniales del daño corporal sino también las morales o extrapatrimoniales (...)

A continuación, se muestra un esquema básico de las tablas a utilizar para cuantificar las indemnizaciones dependiendo de la clase de daño ocasionado, diferenciando entre indemnizaciones por causa de muerte, por secuelas y por lesiones temporales¹⁶:



¹⁵ STS de 20 de septiembre de 2007; STS de 20 de septiembre de 2011; STS de 27 de diciembre de 2012; STS de 16 de diciembre de 2013; STS de 17 de mayo de 2019; STS de 3 de septiembre de 2019.

¹⁶ ATIENZA NAVARRO, M.L., *Accidentes de circulación, muerte e indemnización*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2018, pág. 271.

1.3.3. Indemnizaciones por causa de muerte (Tabla 1)

Las reglas para determinar la cuantía de la indemnización por causa de muerte se encuentran en la Tabla 1 del baremo y en los artículos 61 y siguientes del TRLRCSVM. Tendrán la consideración de perjudicados, y por tanto ostentarán el derecho a ser indemnizados: el cónyuge viudo no separado legalmente en el momento del accidente (incluyendo también las uniones de hecho¹⁷), los ascendientes¹⁸, los descendientes¹⁹ (incluyendo el *nasciturus*), los hermanos²⁰ y los allegados²¹; además también podrán ostentar dicha condición de perjudicado las personas que de hecho y de forma continuada ejerzan las funciones que por incumplimiento o inexistencia no ejercen las personas pertenecientes a una categoría concreta o asume su posición.

Debemos tener en cuenta que, a pesar de pertenecer a alguno de los grupos de perjudicados mencionados, puede darse el supuesto en el que no concurren las circunstancias necesarias para ostentar el derecho a percibir una indemnización por daño moral; esto sucederá en los casos en los que se acredite que no existía una relación de afectividad como la que debe presumirse en tales supuestos²².

1.3.3.1. Perjuicio personal (Tabla 1.A y 1.B)

Los criterios para la determinación de las indemnizaciones por perjuicios personales dependen de quién sea el perjudicado y las circunstancias de los mismos, y se encuentran en la Tabla 1.A, relativa al perjuicio persona básico; dichos criterios y cantidades deberán ser complementados con los criterios específicos establecidos en la

¹⁷ Se considera que sufre el mismo perjuicio resarcible que el cónyuge viudo el miembro superviviente de una pareja de hecho estable constituida mediante inscripción en un registro o documento público o que haya convivido un mínimo de un año inmediatamente anterior al fallecimiento o un período inferior si tiene un hijo en común (art. 36.2).

¹⁸ Cada abuelo tiene la consideración de perjudicado en caso de premoriencia del progenitor de su rama familiar y percibe una cantidad fija con independencia de la edad del nieto fallecido (art. 64.2).

¹⁹ Los nietos tienen la consideración de perjudicados en caso de premoriencia del progenitor que fuera hijo del abuelo fallecido y perciben una cantidad fija con independencia de su edad (art. 65.2).

²⁰ El hermano de vínculo sencillo se equipara al de doble vínculo (art. 66.2).

²¹ Son allegados aquellas personas que, sin tener la condición de perjudicados según las reglas anteriores, hubieran convivido familiarmente con la víctima durante un mínimo de cinco años inmediatamente anteriores al fallecimiento y fueran especialmente cercanas a ella en parentesco o afectividad (art. 67.1).

²² ATIENZA NAVARRO, M.L., “Accidentes de...”, *cit.*, pág. 39.

Tabla 1.B²³, relativa al perjuicio personal particular, los cuales incrementarán la cuantía de la indemnización.

El perjuicio personal básico contempla unas cantidades fijas, las cuales varían dependiendo del tipo de perjudicado, así como de la edad del mismo y el tiempo de convivencia con el fallecido. Por el contrario, el perjuicio personal particular tiene en cuenta otras circunstancias para aumentar la indemnización, tales como si el perjudicado tiene alguna discapacidad, o es el único familiar. Además, también contempla el denominado *perjuicio excepcional*, cuya aplicación deberá justificarse y podrá aumentarse la cantidad del perjuicio personal básico hasta en un 25%.

1.3.3.2. Perjuicio patrimonial (Tabla 1.C)

Además de la correspondiente indemnización por los perjuicios personales, cada perjudicado también recibirá una indemnización por el perjuicio patrimonial causado, dentro del cual podemos diferenciar entre el daño emergente y el lucro cesante.

En cuanto al daño emergente, cada perjudicado recibirá 400 euros sin necesidad de justificación alguna por razón del desplazamiento, manutención, estancia, etc. En el supuesto de que los gastos excedan de dicha cantidad, podrán ser reclamados siempre que se aporte el correspondiente justificante; la misma necesidad de justificación requerirán los gastos derivados del funeral del fallecido.

Por otro lado, el lucro cesante es aquel perjuicio consistente en la pérdida neta que sufren las personas que dependían económicamente de los ingresos del fallecido. A estos efectos, el Texto Refundido considera como personas perjudicadas al cónyuge y a los hijos menores de edad, y establece una presunción *iuris tantum* respecto de los hijos de hasta treinta años. El resto de personas que señala el artículo 62 deberán acreditar que dependían económicamente de la víctima, así como los cónyuges separados o divorciados que tengan derecho a percibir pensión compensatoria.

²³ Los perjuicios particulares no son excluyentes entre sí y, de concurrir en un perjudicado, son acumulables (art. 68.2). En el caso del allegado el único perjuicio particular resarcible es el de su discapacidad física, intelectual y sensorial (art. 68.3).

La cuantía de la indemnización por lucro cesante dependerá de los ingresos netos del fallecido, de quién es el perjudicado y de la edad del mismo²⁴, y en virtud de lo señalado en los artículos 81 y siguientes del Texto Refundido²⁵. Cabe destacar que, cuando el fallecido esté desempleado y no reciba ninguna prestación o se dedique de forma exclusiva a las tareas del hogar de la unidad familiar, se tendrá en consideración el salario mínimo interprofesional anual²⁶.

Para calcular la indemnización por el lucro cesante deberemos atender a las cantidades fijadas en las Tablas 1.C, y una vez determinada, deberemos aplicar el porcentaje correspondiente en virtud de los criterios señalados en el artículo 87 del Texto Refundido. Cabe mencionar que el siguiente artículo hace referencia a una posible reducción de la indemnización cuando el perjudicado tenga derecho a algún tipo de pensión pública, no obstante, no se deberá realizar ninguna operación adicional debido a que las tablas ya contemplan dicho descuento. De hecho, si el perjudicado demuestra que no tiene derecho a ningún tipo de pensión pública, le deberán abonar una pensión superior a la fijada en las tablas.

1.3.4. Indemnizaciones por secuelas (Tabla 2)

El artículo 93 del Texto define las secuelas como aquellas *deficiencias físicas, intelectuales, orgánicas y sensoriales y los perjuicios estéticos que derivan de una lesión y permanecen una vez finalizado el proceso de curación*. Para su cuantificación se sigue un criterio similar al establecido para las ya explicadas indemnizaciones por causa de muerte, donde encontramos un perjuicio personal básico, un perjuicio personal particular y los perjuicios patrimoniales del daño emergente y el lucro cesante. En estos supuestos el perjudicado será el lesionado que padece la secuela, y excepcionalmente los familiares de grandes lesionados, que podrán tener derecho a ser resarcidos por los gastos de

²⁴ Cuando el perjudicado sea el cónyuge, también se tiene en cuenta los años de duración del matrimonio.

²⁵ Las indemnizaciones por lucro cesante se encuentran recogidas desde la Tabla 1.C.1 a la Tabla 1. C.7.

²⁶ En unidades familiares de más de dos personas el SMI se incrementará en un diez por ciento por perjudicado adicional menor de edad, persona con discapacidad o mayor de sesenta y siete años que conviva en la unidad familiar de la víctima sin que ese incremento adicional pueda superar el cincuenta por ciento del SMI (art. 84.2).

tratamiento médico y psicológico que reciban durante un máximo de seis meses por las alteraciones psíquicas que les haya causado el accidente²⁷.

1.3.4.1. Perjuicio personal (Tabla 2.A y 2.B)

Al contrario de lo que sucede con las tablas de los perjuicios por causa de muerte, el perjuicio personal básico de las secuelas se calcula por un sistema de puntos contenido en la Tabla 2.A.1, la cual recoge todo tipo de secuelas²⁸ asignándole un determinado número de puntos²⁹, los cuales nos servirán para hallar la cuantía correspondiente en la Tabla 2.A.2. Dicha cantidad deberá complementarse, en su caso, con las cantidades que señala la Tabla 2.B, relativa al perjuicio personal particular.

Cuando concurren varias secuelas derivadas del mismo accidente, la puntuación del perjuicio psicofísico se hallará conforme a las fórmulas y reglas contenidas en los artículos 98 y siguientes del Texto. Además, en muchas ocasiones de las secuelas también se derivarán perjuicios estéticos consistentes en modificaciones que empeoran la imagen de la persona tras la finalización del proceso de curación, y cuyo resarcimiento se regirá por las normas contenidas en los artículos 101 y siguientes, y por la puntuación asignada en la Tabla 2.A.1.

Por otro lado, dentro del perjuicio personal particular también encontramos el denominado daño moral, cuya existencia se presumirá cuando una sola secuela alcance al menos sesenta puntos o el resultado de las concurrentes, tras aplicar la fórmula prevista en el artículo 98, alcance al menos ochenta puntos. También se presumirá cuando el perjuicio estético reciba una puntuación de al menos treinta y seis puntos.

Para su cuantificación, la Tabla 2.B nos señala unas horquillas dependiendo de determinados factores como la puntuación del perjuicio psicofísico o estético, la edad o la pérdida de calidad de vida.

²⁷ Artículo 36.3 del TRLRCSCVM.

²⁸ En el supuesto de que se trate de una secuela no contenida en el baremo, deberá medirse en virtud de los criterios analógicos previstos en él (art. 97.5).

²⁹ La medición del perjuicio psicofísico, orgánico o sensorial de las secuelas tendrá un máximo de cien puntos. La medición del perjuicio estético de las secuelas tendrá un máximo de cincuenta, que corresponde a un porcentaje del cien por cien (art. 96).

1.3.4.2. Perjuicio patrimonial (Tabla 2.C)

Los gastos derivados de los perjuicios patrimoniales por secuelas contemplan una gran amplitud de conceptos, los cuales se regulan en los artículos 113 y siguientes del Texto Refundido, como los gastos previsibles de asistencia sanitaria futura, las prótesis y órtesis en su caso, los gastos de rehabilitación, aquellos necesarios para adecuar la vivienda del perjudicado, etc.

En lo relativo a los gastos de asistencia sanitaria futura, la Ley establece cuatro supuestos en los que dicha compensación se dará en todo caso: *a) Los estados de coma vigil o vegetativos crónicos. b) Las secuelas neurológicas en sus grados muy grave y grave. c) Las lesiones medulares iguales o superiores a cincuenta puntos. d) Las amputaciones u otras secuelas que precisen la colocación de prótesis.* Además, también se establece una presunción *iuris tantum* respecto de la compensación de dichos gastos cuando la secuela sea igual o superior a cincuenta puntos, o las secuelas concurrentes e intergravatorias superen los ochenta puntos.

A todo ello no debemos olvidar la cuantificación del lucro cesante, cuyo cálculo es similar al explicado anteriormente para el perjuicio por causa de muerte, pero adaptado a las tablas de las cantidades por secuelas y a los artículos 126 y siguientes del Texto.

1.3.5. Indemnizaciones por lesiones temporales (Tabla 3)

Las lesiones temporales se definen como aquellas *que sufre el lesionado desde el momento del accidente hasta el final de su proceso curativo o hasta la estabilización de la lesión y su conversión en secuela*; dicha indemnización será compatible con la que corresponda por las secuelas o por causa de muerte, y al igual que en estas, habrá que tenerse en cuenta tanto los perjuicios personales como los patrimoniales.

1.3.5.1. Perjuicio personal (Tabla 3.A y 3.B)

Al igual que en los casos anteriores, el perjuicio personal se divide en básico y en particular. El perjuicio personal básico está señalado en la Tabla 3.A, y su cálculo consiste en multiplicar el número de días totales que sufre la lesión por la cantidad señalada en la tabla (dicha cantidad es de treinta euros, no obstante, habrá que tener en cuenta las

actualizaciones anuales de las mismas). Dicha cantidad variará en los casos que se considere que existe un perjuicio personal particular por pérdida de calidad de vida o por cada intervención quirúrgica.

Especial mención requieren los traumatismos cervicales menores no susceptibles de verificación médica (comúnmente llamado latigazo cervical) por su frecuente aparición tras los accidentes de circulación. Dichos traumatismos tendrán la consideración de lesiones temporales y se indemnizarán conforme a las mismas, siempre y cuando la naturaleza del hecho lesivo pueda producir el daño de acuerdo con los criterios de causalidad que señala el artículo 135.1 del Texto Refundido.

1.3.5.2. Perjuicio patrimonial (Tabla 3.C)

En lo relativo al perjuicio patrimonial por las lesiones temporales, tales como los gastos de asistencia sanitaria, prótesis, órtesis y diversos gastos, deberán ser acreditados para conseguir el resarcimiento.

Las lesiones temporales también podrán generar un lucro cesante, consistente en la pérdida o disminución temporal de ingresos netos provenientes del trabajo personal del lesionado. Además, también se considerará producido el lucro cesante cuando el perjudicado se dedique exclusivamente a las tareas del hogar, valorándolo en la cantidad diaria del salario mínimo interprofesional, y teniendo como límite máximo la cantidad correspondiente a una mensualidad.

1.4. Sujetos responsables

Si bien el principal responsable es el que conduce el vehículo, dicha responsabilidad puede llegar a extenderse al propietario del vehículo cuando se trate de alguna de las personas que señala el artículo 1903 del Código Civil o el artículo 120.5 del Código Penal. No obstante, mientras que para el conductor la responsabilidad es objetiva respecto a los daños personales, pudiendo únicamente exonerarse de responsabilidad probando una causa de fuerza mayor o la culpa exclusiva de la víctima, para el propietario no conductor cabrá la posibilidad de exonerarse de dicha responsabilidad cuando consiga demostrar que empleó toda la diligencia que le es exigible. Por lo tanto, se conforman dos

tipos de responsabilidades: una responsabilidad objetiva para el conductor, y una subjetiva para el propietario no conductor.

Cabe destacar que, en el artículo 120 del Código Penal, al contrario de lo que ocurre en el precepto del Código Civil, se establece también la responsabilidad del propietario que autoriza a un tercero para el uso del vehículo, a pesar de que no exista la relación de dependencia o representación que parece exigir el Código Civil³⁰.

Sin embargo, dicho supuesto se ha extendido también al ámbito civil fundamentándose en la denominada doctrina de los compromisos sociales, pues como señala la jurisprudencia, la autorización puede deberse a “un vínculo de pura amistad y sin retribución alguna para conducir el vehículo propio. (...) situaciones o compromisos (los de trascendencia jurídica) representados por lo que al caso aquí contemplado se refiere por la circunstancia de que la autorización habitual concedida conlleva responder a una petición y, por ello, a la formalización de una relación de carácter cuasi-negocial entre el titular del vehículo y el hijo (en este caso), o el amigo, consecuentemente autorizados para la utilización del mismo, aunque se a título gratuito”³¹.

1.5. El sistema de responsabilidad objetiva

En el artículo 1.1 del TRLRCSCVM se regula, respecto de los daños personales derivados de la circulación de vehículos de motor, un sistema de responsabilidad objetiva o cuasi-objetiva, o, como denominan algunos autores, responsabilidad objetiva atenuada, pues en la misma ley ya se señala la posibilidad de que concurran unas causas tasadas de exoneración.

El primer párrafo del mencionado artículo especifica que el conductor responderá de los daños *en virtud del riesgo creado por la conducción*, y el segundo párrafo va más allá estableciendo que, en el caso de los daños personales, solo podrá exonerarse de la responsabilidad el conductor que consiga probar que dichos daños se debieron exclusivamente a la culpa del perjudicado o a una fuerza mayor extraña a la conducción

³⁰ GONZÁLEZ POVEDA, P., “La responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos a motor”, *Tratado de Responsabilidad Civil*, Bosch, Barcelona, 2008, pág. 728.

³¹ STS de 23 de septiembre de 1988.

o al funcionamiento del vehículo. Estas causas de exclusión de la responsabilidad las abordaremos en apartados posteriores de forma más precisa y completa.

La responsabilidad objetiva, o mejor denominada cuasi-objetiva, que consagra el legislador para este tipo de supuestos encuentra su fundamento, entre otros, en “la posibilidad de que los daños sean tanto abundantes como de extrema gravedad; se trata además de un ámbito en el que la diligencia no es suficiente para evitar los daños; y también encontramos una comunidad de riesgo interesada en arbitrar mecanismos que permitan una buena gestión de los daños típicos que se causen en su entorno.”³²

Este tipo de responsabilidad se aleja del régimen general del Código Civil prescindiendo del requisito de la culpa o negligencia como fundamento de la obligación de reparar, pues, cuando hablamos de responsabilidad objetiva “se hace referencia a la imputación del daño al sujeto con independencia de su culpabilidad.”³³

La conducción de vehículos a motor es una actividad tan común en la actualidad que el riesgo forma parte del día a día, un riesgo aceptado por la sociedad en su conjunto; es por ello que a lo largo del tiempo se ha ido desarrollando este sistema de responsabilidad objetiva para el caso de daños personales en los accidentes de circulación, el cual proviene, como indica BASOZABAL ARRUE, “de comparar el daño de la víctima con el interés común a todos los miembros de una comunidad de riesgo en contar con un mecanismo seguro y rápido de indemnización que no dependa de un juicio de negligencia.”³⁴

Si bien algunos autores califican dicha responsabilidad como cuasi-objetiva, principalmente por la posible moderación equitativa de la responsabilidad cuando intervenga una acción u omisión culposa o negligente por parte de la víctima, pues “tanto la exoneración por culpa exclusiva de la víctima como en la minoración de por la concurrencia de culpas, debe entrarse a examinar, desde el punto de vista del subjetivismo culpabilístico, la conducta del conductor del vehículo para determinar si procede o no la

³² BASOZABAL ARRUE, X., *Responsabilidad extracontractual objetiva: parte general*, Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, Madrid, 2015, pág. 60.

³³ ATIENZA NAVARRO M.L., “La responsabilidad civil (I)”, *Derecho Civil II Obligaciones y Contratos 5ª Edición*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2021, pág. 599.

³⁴ BASOZABAL ARRUE, X., “Responsabilidad extracontractual...”, *cit.*, pág. 65.

exoneración o la minoración de la responsabilidad”.³⁵ Dicha teoría se ve respaldada por diversas sentencias de nuestro Alto Tribunal, como la de 31 de enero de 1997.

1.5.3. Causas de exoneración de la responsabilidad

1.5.3.1. Culpa exclusiva del perjudicado

Tanto la culpa exclusiva del perjudicado como la concurrencia de culpas son causas alegadas frecuentemente en los tribunales. De hecho, me atrevo a decir que la culpa exclusiva del perjudicado ocupa la primera posición en cuanto a excepciones alegadas por los demandados, pues con ello se intenta en muchas ocasiones que sea el juez el que establezca el grado de responsabilidad que ha tenido cada parte en el hecho dañoso.

El TRLRCSVM habla de culpa exclusiva del perjudicado, no obstante, cuando hablamos de responsabilidad objetiva, la diferencia entre el concepto de perjudicado y el de víctima tiene una especial trascendencia, pues “cuando la culpa es exclusiva de la víctima se produce una absoluta exoneración de responsabilidad del demandado tanto respecto de la propia víctima como de todos los perjudicados. Pero si la culpa es de alguno de éstos, nacerá la responsabilidad de aquél (salvo que pueda ser calificada de fuerza mayor), y el perjudicado culpable no tendrá derecho a ser indemnizado, aunque sí los demás.”³⁶ Por ejemplo, en los supuestos de fallecimiento la víctima será la persona fallecida, mientras que los perjudicados serán aquellas personas con derecho a percibir la correspondiente indemnización.

Por otra parte, en lo que al concepto de culpa se refiere, ninguna de las normas aplicables a nuestros supuestos nos ofrece una definición completa y detallada del concepto. Algunos autores han tratado de definirla a partir de las notas esenciales que la conforman, como aquel “comportamiento caracterizado por la falta de voluntariedad (...) consistente en la omisión de la diligencia debida”³⁷, una “desviación respecto de un

³⁵ GONZÁLEZ POVEDA, P., “La responsabilidad...”, *cit.*, pág. 719.

³⁶ REGLERO CAMPOS, L.F., “El nexo causal. Las causas de exoneración de responsabilidad: culpa de la víctima y fuerza mayor. La concurrencia de culpas”, *Lecciones de responsabilidad civil*, Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2013, pág. 127.

³⁷ REGLERO CAMPOS, L.F., “Los sistemas de responsabilidad”, *Lecciones de responsabilidad civil*, Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2013, pág. 73.

modelo de conducta o un estándar”³⁸, o aquella conducta que “se da cuando sin la intención de ocasionarlo, no se usa la atención o cuidado necesarios para prever o evitar el resultado dañoso. (...) se actúa negligentemente cuando no se adoptan las medidas necesarias para prever lo que debería haberse previsto, o para evitar lo que debería haberse evitado”³⁹.

Siendo así las cosas, doctrina y jurisprudencia han ido concretando cuales son los requisitos necesarios para aplicar dicha causa de exoneración: irreprochabilidad de la conducta del conductor, quien no sólo debe actuar la máxima diligencia y cumplir las normas reglamentarias, sino que deberá llevar a cabo “aquella maniobra que, conforme a la técnica y a la experiencia, sea la más oportuna y eficaz en el caso concreto para impedir la transformación en daño del peligro inminente originado por la culpa ajena”⁴⁰; que la única conducta culpable sea la de la víctima, o como señala nuestro Alto Tribunal respecto a la actuación del conductor “que no conste matiz alguno culposo, ni siquiera levísimo”⁴¹; e imprevisibilidad de la conducta de la víctima.⁴²

De no darse dichos requisitos en su totalidad no podremos aplicar la causa de exoneración, no obstante, dicha carencia podría desencadenar en un supuesto de concurrencia de causas, debiendo analizar cada caso de forma pormenorizado para lograr delimitar el porcentaje de responsabilidad de cada agente; estos supuestos de concurrencia de causas los estudiaremos en el siguiente capítulo.

Una vez vistos los requisitos puede parecerse fácil conseguir que se aplique dicha causa de exoneración, no obstante, en la práctica su prueba puede complicarse. Es por ello que la jurisprudencia, ya desde el siglo pasado, ha ido perfilando diversos supuestos en los que tiende a apreciar más asiduamente la culpa exclusiva de la víctima. Por ejemplo, cuando un peatón cruza la carretera de forma repentina, sin que haya un paso de cebra y de forma imprevisible para el conductor⁴³; cuando el peatón se encuentra en un estado de intoxicación etílica⁴⁴; o en los casos de atropellos a ciclomotores o ciclistas

³⁸ DÍEZ-PICAZO, L., *Fundamentos del derecho civil patrimonial V. La responsabilidad civil extracontractual*, Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2011, pág. 262.

³⁹ ATIENZA NAVARRO M.L., “La responsabilidad...”, *cit.*, pág. 615.

⁴⁰ STS de 10 de julio de 1969.

⁴¹ STS de 16 de diciembre de 1994.

⁴² REGLERO CAMPOS, L.F., “Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor”, *Tratado de responsabilidad civil*, Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2014, págs. 1.613-1.617.

⁴³ STS de 9 de marzo de 1995.

⁴⁴ STS de 28 de septiembre de 1993.

cuando estos hagan una maniobra imprevisible e inesperada⁴⁵; claramente estos casos son más difíciles de probar.

No cabe duda que los casos de culpa exclusiva varían mucho dependiendo de si la víctima es un peatón, o si se trata de colisión entre vehículos. En estos últimos casos, probar que la culpa es exclusiva de uno de ellos puede entrañar serias dificultades, salvo que se trate de una culpa clara y manifiesta de uno de ellos, por ejemplo, invadir el carril contrario, conducir en estado de ebriedad, golpear al vehículo precedente, etc.

1.5.3.2. Fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo

El propio TRLRCSVM puntualiza los requisitos que deben darse para apreciar fuerza mayor en los accidentes de circulación: *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*. Estos requisitos, que son la principal diferencia entre la fuerza mayor y el caso fortuito, dan lugar a que no sea muy usual que los tribunales reconozcan dicha causa de exoneración.

Dichas condiciones provocan resoluciones que pueden parecernos injustas *a priori*, pero que se basan en la ya mencionada responsabilidad por riesgo; por ejemplo, en el supuesto de rotura de los frenos del vehículo, encontrándose éste en perfectas condiciones de conservación, cuidado y mantenimiento por el propietario, no se producirá la exoneración de responsabilidad del conductor y del propietario del vehículo frente a los terceros perjudicados por el evento.⁴⁶

Los casos de fuerza mayor son externos a la conducción y al funcionamiento del vehículo, imprevisibles e inevitables, por ejemplo, la colisión de dos vehículos al desviarse uno de ellos para esquivar a un peatón que irrumpe en la carretera⁴⁷, o el caso de un accidente sobrevenido a causa de la colisión del vehículo con un animal desbocado cuando nada pueda hacer el conductor del mismo para evitar la colisión⁴⁸.

⁴⁵ STS de 27 de septiembre de 1995.

⁴⁶ STS de 21 de noviembre de 1989.

⁴⁷ STS de 17 de noviembre 1989.

⁴⁸ STS de 8 de febrero de 1992.

Por otro lado, normalmente tendemos a pensar que aquellos sucesos acaecidos a consecuencia de fenómenos meteorológicos son causas de fuerza mayor, no obstante, la jurisprudencia ha considerado en diversas ocasiones a dichos fenómenos como casos fortuitos, como en supuestos de colisiones cuando hay niebla o viento. Esto se debe a que “todo conductor debe adoptar las precauciones necesarias, según las circunstancias concretas del tráfico, para tener el control de los movimientos del vehículo que pilota, evitando posibles y previsibles riesgos, de manera que, al no prever lo que era fácilmente previsible, prevenible y evitable, y al causar perjuicios a terceras personas, su conducta fue imprudente”⁴⁹.

Para esclarecer más aún qué debemos entender por fuerza mayor, considero de vital importancia definir y diferenciar los requisitos y características entre la fuerza mayor y el caso fortuito, sobretodo en relación a la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, pues el segundo párrafo del artículo primero del TRLRCSCVM únicamente menciona la culpa exclusiva del perjudicado y la fuerza mayor ajena a la conducción o al funcionamiento del vehículo como causas que exoneran la responsabilidad del conductor.

Esta diferenciación entre ambos conceptos tiene una importancia nuclear en la práctica, pues como acertadamente señala REGLERO CAMPOS, hoy en día “el interés de la diferenciación reside en el hecho de que en los sistemas objetivos de responsabilidad se considera que mientras que la fuerza mayor libera al deudor o al dañante, no sucede lo propio con el caso fortuito. (...) Será caso fortuito todo evento causal que acaezca dentro de ámbito de riesgo de esa actividad, mientras que la fuerza mayor viene definida por el suceso exterior a la misma”.⁵⁰ Además, nuestro Alto Tribunal completa ambos conceptos al definir que “mientras el caso fortuito no puede preverse, pero que previsto pudiera haber sido evitado, la fuerza mayor es el acontecimiento que, aun cuando se hubiera previsto, no habría sido evitable”.⁵¹

Por lo tanto, en el estudio que nos acontece podemos definir la fuerza mayor como aquel evento acaecido fuera del ámbito de riesgo de la conducción y del funcionamiento del vehículo, que, a pesar de haber podido ser previsible, habría sido inevitable; por otra parte, el caso fortuito es aquel evento acaecido dentro del ámbito de riesgo de la

⁴⁹ STS de 24 de mayo de 1997; STS de 22 de diciembre de 1992.

⁵⁰ REGLERO CAMPOS, L.F., “El nexo...”, *cit.*, págs. 122-123.

⁵¹ STS de 30 de septiembre de 1983.

conducción que, si fuese previsto, podría ser evitado. En síntesis, la diferencia entre ambos conceptos radica en las notas de interioridad o exterioridad del evento dañoso, y en la previsibilidad y evitabilidad del mismo.⁵²

Otros autores como GONZÁLEZ POVEDA o BADOSA COLL, en un intento de esclarecer más aún la diferencia entre ambos conceptos, señalan que “el caso fortuito en sentido estricto es el acontecimiento que por su propia naturaleza no excede necesariamente de la diligencia dirigida a evitarla, sus ejemplos tradicionales son el fuego o el robo que en sí mismo son evitables, de modo que sólo pueden calificarse de casos fortuitos una vez comprobado caso por caso que tal diligencia hubiera sido inútil. En cambio, la fuerza mayor es el acontecimiento que por su propia naturaleza excede *a priori* del concepto de diligencia; así que basta comunicarlo para saber ante él toda diligencia que hubiera sido inevitable”⁵³.

1.6. El seguro obligatorio de automóviles (SOA)

El seguro obligatorio de automóvil es un contrato forzoso, el cual debe suscribir todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España, y cuyo aseguramiento mínimo consiste en la responsabilidad civil a la que se refiere el artículo primero del TRLRCSCVM. El incumplimiento de este aseguramiento obligatorio conllevará diversas consecuencias, las cuales se encuentran reguladas en el artículo tercero del Texto Refundido y sancionadas conforme a los procedimientos sancionadores previstos⁵⁴:

a) La prohibición de circulación por territorio nacional de los vehículos no asegurados.

b) El depósito o precinto público o domiciliario del vehículo, con cargo a su propietario, mientras no sea concertado el seguro. (...)

c) Una sanción pecuniaria de 601 a 3.005 euros de multa (...).

⁵² REGLERO CAMPOS, L.F., “El nexo...”, *cit.*, págs. 123-124; ATIENZA NAVARRO M.L., “La responsabilidad...”, *cit.*, pág. 614.

⁵³ GONZÁLEZ POVEDA, P., “La responsabilidad...”, *cit.*, pág. 741.

⁵⁴ La infracción se sancionará conforme a uno de los procedimientos sancionadores previstos en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Estas consecuencias son de carácter administrativo, sin embargo, el incumplimiento de dicha obligación también genera consecuencias civiles, pues además de su responsabilidad directa frente a los perjudicados, el Consorcio de Compensación de Seguros que hace frente a la indemnización podrá ejercer la acción de repetición contra el propietario del vehículo. Cabe mencionar que, con anterioridad a la reforma del Código Penal de 31 de marzo de 2015, el incumplimiento de la obligación del aseguramiento obligatorio también estaba tipificado penalmente como falta, cuyo artículo 636 imponía una pena de multa de uno a dos meses.

Como ya mencionamos en el apartado correspondiente a los supuestos excluidos del ámbito de aplicación del TRLRCSCVM, los daños ocasionados en las pruebas deportivas de automóviles no serán considerados como *hecho de la circulación*, y, por lo tanto, no estarán cubiertos por el SOA⁵⁵. Ahora bien, dichas pruebas deberán ser oficiales o estar autorizadas por algún organismo competente, pues en caso contrario (supuesto de carreras clandestinas) sí estará considerado como *hecho de la circulación* y estará cubierto por el SOA⁵⁶.

Por otra parte, tampoco estará cubierto por el SOA los daños derivados de un delito doloso contra las personas o los bienes para el cual se ha utilizado un vehículo de motor (art. 2.3 del Reglamento); esto se debe a que dichos daños no son generados por el riesgo que conlleva la circulación, y por lo tanto se desvirtúa el fundamento de la necesidad de suscripción del seguro obligatorio⁵⁷.

No obstante, el asegurador sí que responderá por los daños ocasionados que no sean causa del dolo directo o de primer grado con el que actúa el autor (daños colaterales); así lo recogen diversas y el Acuerdo del Pleno no jurisdiccional de la Sala Segunda del Tribunal Supremo: “No responderá la aseguradora, con quien se tenga concertado el seguro obligatorio de responsabilidad civil, cuando el vehículo de motor sea el instrumento directamente buscado para causar el daño personal o material derivado del

⁵⁵ En estos supuestos existe la obligación de concertar un seguro especial destinado a cubrir la responsabilidad civil en dichas pruebas deportivas (Disposición Adicional Segunda del RSORCCVM).

⁵⁶ STS de 3 de octubre de 2000.

⁵⁷ REGLERO CAMPOS, L.F., “Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor”, *Lecciones de responsabilidad civil*, Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2013, pág. 275.

delito. Responderá la aseguradora por los daños diferentes de los propuestos directamente por el autor.”⁵⁸

1.7. El Consorcio de Compensación de Seguros (CCS)

El Consorcio de Compensación de Seguros es una entidad pública empresarial con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar, adscrita al Ministerio de Economía y Hacienda, cuyo régimen jurídico está regulado por el Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros.

La función principal del CCS es actuar como un Fondo de Garantía, similar al FOGASA en el ámbito laboral, con el fin de resarcir los daños causados en accidentes de circulación en unos determinados supuestos. Además, también actúa como asegurador directo prestando cobertura en los supuestos donde no lo haga una entidad aseguradora y a los vehículos cuya titularidad sea de Entes Públicos.

Las funciones atribuidas al CCS se encuentran enumeradas en el artículo 11 del TRLRCSVM, y su conocimiento es de vital importancia debido a que en dichos casos el perjudicado contará con la suerte de una acción directa contra el CCS, sin perjuicio del derecho de repetición que tendrá el consorcio en ciertos supuestos. Las funciones son las siguientes:

1.- Indemnizar daños personales cuando se desconozca la identidad del vehículo causante del siniestro.

2.- Indemnizar los daños personales y materiales cuando el vehículo no se encuentre asegurado, salvo que los ocupantes del vehículo causante del siniestro tuviesen conocimiento de tal circunstancia; la carga de dicha prueba corresponde al CCS.

3.- Indemnizar daños personales y materiales cuando el vehículo haya sido objeto de robo, salvo que los ocupantes de dicho conociesen tal circunstancia; la carga de probar dicho conocimiento corresponde al CCS.

⁵⁸ Acuerdo del Pleno no jurisdiccional de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, celebrado en 24-4-07; STS de 27 de abril de 2007; STS de 8 de mayo de 2007.

4.- Indemnizar cuando surja alguna controversia sobre si la obligación de resarcir corresponde al CCS o a la entidad aseguradora.

5.- Indemnizar en los supuestos en los cuales la entidad aseguradora hubiera sido declarada en concurso de acreedores, haya sido disuelta y se encuentre en situación de insolvencia, esté sujeta a un procedimiento de liquidación intervenida o hubiera sido asumida por el propio CCS.

6.- Reembolsar indemnizaciones satisfechas a perjudicados residentes en otros Estados del Espacio Económico Europeo cuando el vehículo causante del siniestro tenga su estacionamiento habitual en España y no pueda identificarse a la entidad aseguradora, o cuando habiendo ocurrido el accidente en España dicho vehículo no pueda identificarse.

7.- Indemnizar en casos de accidentes ocasionados por un vehículo importado desde otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, cuando el vehículo no esté asegurado y el accidente se haya producido en los 30 días desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo.

Una vez expuestos los casos en los que intervendrá el CCS, habrá determinados supuestos en los cuales contará con un derecho de repetición. El CCS contará con esta facultad en los supuestos mencionados en el artículo 10 del Texto Refundido⁵⁹, contra el propietario y el responsable del accidente cuando el vehículo no esté asegurado, contra los autores, cómplices y encubridores del robo del vehículo, y contra el responsable del accidente que conocía la sustracción del mismo.⁶⁰

Por otro lado, en lo que respecta a los intereses moratorios, deberemos distinguir los supuestos en los que el CCS actúa como Fondo de Garantía y en los que actúa como asegurador directo. Cuando actúa como asegurador directo estará sujeto al mismo régimen general que las compañías aseguradoras (art. 20 de la LCS), mientras que si actúa

⁵⁹ a) Contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si el daño causado fuera debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. b) Contra el tercero responsable de los daños. c) Contra el tomador del seguro o asegurado, por las causas previstas en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, y, conforme a lo previsto en el contrato, en el caso de conducción del vehículo por quien carezca del permiso de conducir. d) En cualquier otro supuesto en que también pudiera proceder tal repetición con arreglo a las leyes.

⁶⁰ REGLERO CAMPOS, L.F., “Responsabilidad civil...”, *cit.*, pág. 288.

como Fondo de Garantía la mora comenzará después de transcurrir tres meses desde la reclamación de la indemnización.

2. LA CONCURRENCIA DE CAUSAS

2.2. Cuestiones terminológicas

En primer lugar, debemos explicar brevemente el porqué de la denominación “conurrencia de causas” y no “compensación de culpas”, como se ha denominado antiguamente en los supuestos de responsabilidad civil extracontractual.

Nuestra doctrina y jurisprudencia⁶¹ vienen señalando ya desde finales del siglo pasado el error terminológico que esto supone, ya que no siempre existe el elemento de la culpa debido a la objetivación de la responsabilidad del conductor: “no se trata de que se "compensen" las "culpas" pues éstas no siempre se dan, como en el caso, desgraciadamente tan frecuente, de que participe un menor; se trata de concurrencia de causas, en que el nexo causal se determina tanto por la conducta de uno (que es demandado como causante del daño) como del otro (que aparece como víctima y es demandante), lo cual provoca como consecuencia que la indemnización por el daño causado no se puede imputar exclusivamente a uno de los causantes, sino que se debe repartir.”⁶² Además, en lo referente al término “compensación de culpas”, lo que se compensan no son las culpas sino la deuda indemnizatoria, y más que de una compensación en sentido estricto se trata de una distribución del deber de soportar el daño producido.⁶³

Por otra parte, la utilización del término “conurrencia de culpas” tampoco es el más adecuado, pues pueden darse supuestos en los que no hay culpa, ya que se trata de una responsabilidad objetiva o por riesgo, como sucede en los supuestos de caso fortuito, o que dicha culpa exista únicamente en la actuación de uno de los implicados en el evento

⁶¹ STS de 26 de marzo de 2004; STS de 11 de mayo de 2004.

⁶² STS de 5 de noviembre de 1997.

⁶³ BADILLA ARIAS, J.A., “El sistema de responsabilidad de la LRCSCVM”, *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2013, pág. 408.

dañoso.⁶⁴ No obstante, el término “conurrencia de culpas” podemos englobarlo como un supuesto específico de concurrencia de causas, aplicable cuando está presente el elemento de la culpa en las conductas de todos los agentes que intervienen en el siniestro.

En cualquier caso, todo esto son cuestiones terminológicas que no afectan al fondo del asunto, no obstante, hay diversas opiniones entre la doctrina respecto a cuál debe ser la expresión a utilizar. Si bien a lo largo de este trabajo utilizaremos la expresión concurrencia de causas por parecernos la más acertada, existen diversas opiniones críticas contra dicha expresión por entender que no es la más adecuada, pudiendo encontrar sentencias que utilicen las expresiones “conurrencia de culpas” o “concurso de culpas”, sobre todo en aquellos casos en los que sí exista el elemento de la culpa en la conducta de todas las partes intervinientes en el hecho dañoso.⁶⁵

2.3. La concurrencia de causas en el TRLRCSVM

Antes de la modificación de 23 de septiembre de 2015 del TRLRCSVM, el párrafo cuarto de su artículo 1.1 contemplaba la concurrencia de causas del siguiente modo: *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 las culpas concurrentes.*

En el texto actual (publicado el 19 de febrero de 2021) la concurrencia de causas se encuentra regulada de forma más completa y detallada en el apartado segundo del mismo artículo, pero cuyo fundamento principal sigue siendo el mismo: (...) *cuando la víctima capaz de culpa civil sólo contribuya a la producción del daño se reducirán todas las indemnizaciones (...) en atención a la culpa concurrente hasta un máximo del setenta y cinco por ciento. Se entiende que existe dicha contribución si la víctima, 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.*

Con este precepto no sólo se fija un máximo porcentaje de reducción de la indemnización demandada, sino que parece establecer una presunción *iuris tantum* de

⁶⁴ MONTERROSO CASADO, E, “Análisis comparativo de la concurrencia de causas”, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2009, pág.74.

⁶⁵ BADILLA ARIAS, J.A., “El sistema...”, *cit.*, pág. 408.

existencia de culpa de la víctima en el supuesto de falta de uso o uso inadecuado de cinturones, cascos u otros elementos protectores, siempre y cuando esto contribuya a la agravación del daño.

Cabe destacar que dicha moderación de la indemnización, o, mejor dicho, de la responsabilidad, “es una facultad discrecional atribuida a los Jueces y Tribunales que se acordará por éstos, siempre que la víctima del delito y destinataria de la responsabilidad civil, hubiera contribuido con su conducta a la producción del daño o perjuicio sufrido. Obviamente será la mayor o menor incidencia de esa conducta concurrente de la víctima, siempre exclusivamente en la producción del daño, lo que permite modular la cuantía final de la indemnización”⁶⁶.

Por otra parte, además de reducirse las indemnizaciones cuando la víctima contribuya a la producción del daño, dicha reducción también tendrá lugar cuando la víctima incumpla su deber de mitigar el daño, siempre y cuando sea una conducta exigible que no comporte ningún riesgo para su salud o integridad física. Un claro ejemplo de incumplimiento de este deber, bastante común en la práctica, es el abandono del proceso curativo o no seguir las indicaciones de los profesionales sanitarios.

Si bien lo mencionado en los párrafos anteriores es la norma general, el artículo contempla una especialidad en el supuesto de *culpa exclusiva o concurrente de víctimas no conductoras de vehículos a motor que sean menores de catorce años o que sufran un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que les prive de capacidad de culpa civil*. En estos casos la indemnización no sufrirá reducción alguna y no cabrá la posibilidad de ejercitar la acción de repetición contra las personas que deban responder de ellas legalmente, siempre y cuando dichas personas no hayan contribuido de forma dolosa a la producción del daño.

2.4. Concurrencia entre la conducta de la víctima y la del conductor demandado

No es de extrañar encontrarnos en la práctica con numerosos conflictos cuyo objeto de discusión versa sobre quién ha tenido la culpa de la producción del accidente, así como el grado de intervención de cada una de las partes en el mismo; esto se debe

⁶⁶ STS de 11 de octubre de 2001; STS de 18 de enero de 2008.

sobre todo a la posibilidad de exonerar de responsabilidad al conductor del vehículo cuando concurra la *culpa exclusiva del perjudicado*, o de reducir todas las indemnizaciones *cuando la víctima capaz de culpa civil sólo contribuya a la producción del daño*.

Como se ha señalado en el inmediato apartado anterior, la existencia de cierto grado de culpabilidad, tanto en la conducta del conductor como en la de la víctima, cuando ambas contribuyan causalmente a la causación o agravación del daño, producirá una necesaria graduación de las indemnizaciones como consecuencia de la concurrencia de culpas. En este punto cabe señalar que la graduación de la responsabilidad también tendrá lugar cuando la conducta del conductor no sea culposa, pues recordemos que nos encontramos ante un sistema de responsabilidad cuasi objetiva.

Dicha graduación dependerá del porcentaje de intervención de cada una de las partes en la producción del accidente, porcentaje que determinará el juez en base a las alegaciones y pruebas aportadas por las partes. Ahora bien, la conducta del conductor dañante y la conducta culposa de la víctima no deben situarse en un plano de igualdad, como acertadamente señala REGLERO CAMPOS, “por la sencilla razón de que es exigible un superior grado de diligencia a quien controla un instrumento de riesgo que a quien no lo hace”⁶⁷.

La reducción de las indemnizaciones encontrará su fundamento en la incidencia de la conducta concurrente de la víctima, la cual no ha de considerarse en abstracto, sino en la concreta relación causal con la producción del daño, pues “se tratará siempre de interferencia, en la cadena causal entre la conducta del responsable y el resultado, de la conducta imputable de la propia víctima. (...) la conducta de la víctima ha de incidir precisamente en el resultado, (...) o bien contribuyendo a la producción misma del accidente, o bien, aun sin ninguna relación con éste, contribuyendo a la producción o a la agravación del resultado. Ello es así porque el fundamento mismo de la minoración en estos casos de la indemnización no es sino la asunción por parte de la víctima de un riesgo no aceptado socialmente, atribuyéndole, por tanto, las consecuencias de su propia conducta.”⁶⁸

⁶⁷ REGLERO CAMPOS, L.F., “Responsabilidad civil...”, *cit.*, pág. 1.623.

⁶⁸ CARMONA RUANO, M., “Concurrencia de culpas: Casco protector y cinturón de seguridad”, *Revista de responsabilidad civil y seguro*, 2008, pág. 63.

En cuanto al límite máximo de disminución de la indemnización del setenta y cinco por ciento mencionado en el artículo 1.2 del Texto Refundido, se llegó a discutir si debía operar como un límite legal infranqueable respecto a todas las indemnizaciones, pues para los sucesos ocurridos con anterioridad a la fijación de dicho porcentaje en la Ley 30/1995, se dictaron sentencias donde se reducía la indemnización de la víctima hasta en un noventa por ciento, al considerar “que la intensidad de su culpa es mucho mayor que la de los otros codemandados, no apreciando ninguna circunstancia para disminuirla”⁶⁹.

En conclusión, debemos entender que actualmente sí debe operar dicho límite, independientemente del porcentaje de responsabilidad atribuido a cada parte, que no está sujeto a dicho límite. Es decir, para los supuestos en los que no se estime la existencia de culpa exclusiva de la víctima, pero el Juez o Tribunal determine que ésta tiene una responsabilidad superior al setenta y cinco por ciento, la indemnización no podrá ser inferior al veinticinco por ciento del perjuicio total.

En lo referente a la ausencia de uso o uso inadecuado del casco reglamentario o del cinturón de seguridad por parte de la víctima, rara vez dicha circunstancia será causa del daño (por no decir nunca), no obstante, en la gran mayoría de los casos supondrá una contribución a la agravación del daño producido, dando lugar a una reducción en la indemnización.

Como se ha señalado en el apartado anterior, el Texto contiene una presunción a favor de dicha incidencia en la agravación del daño, debiendo ser la propia víctima quien deba probar que la ausencia de dichos elementos protectores no incide en los daños producidos. Un supuesto clásico y bastante recurrente en las sentencias se da cuando un motorista circula sin casco, pero las lesiones se producen en diferentes partes del cuerpo distintas a la cabeza, quedando probado que el uso del casco no hubiera aminorado el daño⁷⁰; o en los casos en los que la víctima fallece y el informe forense señala que la causa de dicho fallecimiento fue otra distinta a las lesiones en la cabeza⁷¹.

⁶⁹ STS de 21 de octubre de 2002.

⁷⁰ SAP de Valencia de 14 de enero de 2002.

⁷¹ SAP de Valencia de 24 de mayo de 1999.

2.5. Concurrencia entre la conducta del conductor y la de un tercero

La concurrencia de causas o de culpas intervinientes en la producción de un daño no siempre es entre el conductor del vehículo y la víctima, pues puede participar un tercero cuya conducta interviene causalmente en el resultado dañoso, independientemente de si forma parte o no del ámbito de la circulación de vehículos. Por lo general, dicho tercero no formará parte del proceso judicial, no obstante, podrá repetirse posteriormente contra el mismo.

También podemos encontrarnos con supuestos donde únicamente sea la conducta del tercero la que cause el accidente, en cuyos procesos el conductor demandado podrá llegar a exonerarse de responsabilidad alegando que dicha intervención causal del tercero es un fenómeno de fuerza mayor, como en las ya mencionadas sentencias de nuestro Alto Tribunal, en las cuales colisionan dos vehículos al desviarse uno de ellos para esquivar a un peatón que irrumpe en la carretera⁷², o el caso de una accidente sobrevenido a causa de la colisión del vehículo con un animal desbocado cuando nada pueda hacer el conductor del mismo para evitar la colisión⁷³.

Otro supuesto interesante es aquel en el cual el accidente se produce debido a un fallo en el funcionamiento del vehículo, como consecuencia de un defecto de fabricación o un fallo del mecánico al revisarnos el coche; en este caso no podremos alegar que se trata de una causa de fuerza mayor para exonerarnos de indemnizar los daños personales, pues no es extraña a la conducción o funcionamiento del vehículo, como así lo exige el artículo primero del TRLRCSVM. En este caso, seremos nosotros (o el seguro, mejor dicho) quienes haremos frente a la mencionada indemnización, pudiendo repetir posteriormente contra aquel que consideremos culpable de dicho accidente.

Por otro lado, lo que solemos ver de forma más habitual en la práctica es la concurrencia entre la conducta del conductor y la de un tercero, cuya actuación influirá de forma decisiva en la producción o agravación del daño. Supuestos típicos son aquellos en los que el conductor circula a una velocidad superior a la permitida, otro vehículo hace una maniobra brusca, y como consecuencia de ambas conductas se produce un daño a un tercer vehículo. En este caso, el demandado será el conductor del vehículo que iba a una velocidad excesiva y colisiona con otro vehículo, no obstante, podrá alegar la

⁷² STS de 17 de noviembre 1989.

⁷³ STS de 8 de febrero de 1992.

intervención del conductor del tercer vehículo para distribuir, y por lo tanto reducir, su responsabilidad; ahora bien, será el juez el que determine los porcentajes de dicha graduación.

En todo caso será el juez quien finalmente determine el grado de responsabilidad de cada uno de los intervinientes, incluso, habrá ocasiones en los que se valore que la conducta de uno de los partícipes sea suficiente para causar la totalidad del daño, careciendo de relevancia la conducta de las demás partes, y por lo tanto atribuyendo toda la responsabilidad a aquella persona cuya conducta ha sido adecuada para la producción del resultado dañoso.

2.6. Concurrencia entre la conducta del conductor y un caso fortuito o de fuerza mayor

Como llevamos mencionando a lo largo del trabajo, la diferencia entre los daños corporales y los daños materiales cobra una especial importancia a la hora de determinar quién debe responder por los mismos, pues en los supuestos de caso fortuito el conductor del vehículo tendrá que responder por los daños personales, pero no por los materiales, pues el resarcimiento por éstos últimos se regirá por lo dispuesto en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil. En cambio, si se tratase de un fenómeno de fuerza mayor, el conductor del automóvil podrá quedar exonerado de responsabilidad tanto por los daños personales como por los daños materiales; debemos recordar que respecto de los daños en las personas dicha fuerza mayor debe ser extraña a la conducción o funcionamiento del vehículo.

Aun así, la existencia de un fenómeno de fuerza mayor no siempre supondrá la exoneración de responsabilidad del agente dañante, pues existe la posibilidad de que su conducta también intervenga en la producción del daño; es en este punto cuando realmente pueden surgir problemas a la hora de analizar la concurrencia de causas, especialmente cuando ambos factores (la conducta del demandado y el fenómeno de fuerza mayor) son de tal envergadura que puedan producir el daño de forma individual, o cuando ambos son *conditio sine qua non* para producir el accidente, debiendo por lo tanto discernir “cuándo la fuerza mayor es la causa verdadera del daño y cuándo la actuación del agente involucrado es pieza instrumental en la causación del daño (bien de manera

total o de manera parcial), o por el contrario carece de relevancia alguna en dicho resultado”⁷⁴.

Este debate tendrá una gran relevancia en la práctica, pues, cuando el demandado consiga probar la existencia de una causa de fuerza mayor, el demandante podrá contrarrestar dicha alegación probando la concurrencia de la conducta del conductor en la producción del daño. En este punto de la discusión, será el juez quien deba valorar si el fenómeno de fuerza mayor podría producir el daño por sí solo o no, examinando si dicha causa hubiera producido las mismas consecuencias independientemente de la intervención culposa o negligente del demandado.⁷⁵

Siendo así las cosas, MONTERROSO CASADO nos deleita con una exposición de diferentes hipótesis que pueden darse en la práctica, y que dada su relevancia y cristalina explicación las transcribimos a continuación:

“a) Si el daño es consecuencia únicamente de la conducta del conductor del vehículo, resulta clara su responsabilidad por los perjuicios causados en su totalidad.

b) Si el daño se hubiera producido, igualmente, sin la incidencia de la causa natural, entonces, también la responsabilidad recae de manera exclusiva en la conducta del agente dañador, ya que el resultado y su consecuencia (el deber de indemnizar) hubieran sido los mismos.

c) Si el daño es consecuencia únicamente del fenómeno natural (siempre que constituya una fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo), el agente dañador quedará exonerado de responsabilidad, aunque su actuación hubiera sido ilícita.

d) Si el resultado dañoso es consecuencia de ambos acontecimientos. La solución será exonerar al agente dañador de esa parte de responsabilidad que no le es imputable, en función de la incidencia de esa fuerza mayor en el resultado dañoso. De esta afirmación resulta una reducción de la indemnización a satisfacer a la víctima por los daños sufridos ya que la conducta del agente por sí sola no causó la totalidad del daño. Ahora bien, en la

⁷⁴ MONTERROSO CASADO, E, “La imputación de responsabilidad en la concurrencia de causas”, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2009, pág. 136.

⁷⁵ DIEZ-PICAZO, L.F. y GULLÓN BALLESTEROS, A., *Sistemas de Derecho Civil II*, Tecnos, Madrid, 1999, pág. 536.

práctica se plantean en estos supuestos un problema agravado debido a la imposibilidad de determinar la parte en que cada uno de los hechos contribuyó al daño, lo que ocasiona que el agente dañador deba responder en su totalidad, debido a la regla de responsabilidad solidaria aplicable en tales casos.

e) Si la nueva serie causal agrava únicamente el resultado dañoso ocasionado por la primera causa, no debe obviarse que es éste un problema de causalidad sobrevenida agravatoria y no de concurrencia de causas. En tales casos, De Cossío⁷⁶ distingue si la nueva causa era previsible, siendo entonces el daño totalmente indemnizable; o si no lo era (supuesto de fuerza mayor), eventualidad en la que el agente quedaría exonerado de responsabilidad.”⁷⁷

2.7. Colisión entre vehículos

Cuando se trata de una colisión entre dos vehículos, la jurisprudencia de nuestro Alto Tribunal establece que no debe operar la inversión de la carga de la prueba, pues no tendría sentido al encontrarse los conductores en la misma situación⁷⁸. Como indica el Magistrado XIOL RÍOS, en este tipo de supuestos de colisión entre vehículos, lo necesario es “determinar a cuál de los dos corresponde la eficiencia causal en la producción del daño, o si ésta debe ser distribuida entre ambos por haber actuado concurrentemente, pero no supone obstáculo alguno a la aplicación del principio de responsabilidad objetiva que contempla la LRCSVM”.⁷⁹

En este punto nos encontramos con la doctrina de la indemnización proporcional y la doctrina de las condenas cruzadas. La primera de ellas se fundamenta en presumir que ambos conductores han contribuido por igual a la producción del accidente, y sería procedente su aplicación en los casos que se pueda acreditar el porcentaje o grado de incidencia causal de cada conductor. En caso contrario, que es lo más común, se deberá aplicar la doctrina de las condenas cruzadas, respondiendo ambos conductores del total de los daños personales causados a los ocupantes del otro vehículo.⁸⁰

⁷⁶ DE COSSÍO CORRAL, A., “La causalidad en la responsabilidad civil: Estudio del derecho español”, *Anuario de Derecho Civil*, 1966, pág. 547 y 548.

⁷⁷ MONTERROSO CASADO, E., “La imputación...”, *cit.*, págs. 137-138.

⁷⁸ STS de 29 de abril de 1994; STS de 17 de junio de 1996.

⁷⁹ STS de 16 de diciembre de 2008.

⁸⁰ STS de 10 de septiembre de 2012.

En lo que respecta a los daños materiales cuando éstos son recíprocos, no tendrá lugar la inversión de la carga de la prueba ni la aplicación de un sistema objetivo, debiendo acudir a la regla general, siendo el demandante quien tiene que probar que el demandado actuó de forma culposa o negligente (artículo 1902 del Código Civil). Esto se debe “al encontrarse los conductores en la misma situación y anularse las consecuencias de tal inversión probatoria”⁸¹; incluso, cuando se trate de la colisión entre un automóvil y un ciclomotor⁸².

En este apartado considero interesante hacer una breve referencia a una reciente sentencia de nuestro Alto Tribunal de 27 de mayo de 2019⁸³ sobre una colisión frontal entre un taxi y un vehículo de emergencias en una confluencia de calles; la demanda se interpuso por el propietario y la aseguradora del taxi, siendo parcialmente estimada en primera instancia y desestimada en apelación ante la falta de pruebas sobre cuál de las partes no respetó el semáforo en rojo, y finalmente estimado el recurso de casación confirmando parcialmente la sentencia de primera instancia, acogiéndose a la doctrina de las indemnizaciones cruzadas ya establecida en STS de 10 de septiembre de 2012 y reiterada en sentencias posteriores⁸⁴.

Esta aplicación de la doctrina de las indemnizaciones cruzadas consiste en que cada una de las partes asuma la indemnización de los daños del otro vehículo en un cincuenta por ciento. Esta doctrina prevalece sobre la solución de que cada conductor indemnice íntegramente los daños del otro vehículo o que las culpas se neutralicen, pues estas soluciones podrían “privar por completo de indemnización, injustificadamente, al propietario del vehículo cuyo conductor no hubiera sido causante de la colisión, pero no hubiese logrado probar su falta de culpa, o bien podría dar lugar a que se indemnice por completo al propietario del vehículo cuyo conductor hubiera sido el causante de la colisión, pero sin que exista prueba al respecto. Sobre este punto conviene tener presente la posibilidad de que uno de los conductores haya sido el causante del daño, pero no se pueda probar”⁸⁵.

⁸¹ STS de 17 de junio de 1996; STS de 6 de marzo de 1998.

⁸² STS de 7 de abril del 2000.

⁸³ STS de 27 de mayo de 2019.

⁸⁴ STS de 4 de febrero de 2013; STS de 29 de octubre de 2014; STS de 18 de mayo de 2017.

⁸⁵ BLASCO GASCÓ, F., “Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 27 de mayo de 2019 (294/2019). Responsabilidad accidente circulación: daños recíprocos”, *Biblioteca Jurídica Digital BOE*, 2019, pág. 325.

Ahora bien, todo esto será aplicable únicamente cuando ambos vehículos se encuentren circulando, pues en el supuesto de que uno de ellos se encuentre en estado de reposo no será aplicable el TRLRCSVM por no concurrir el requisito legalmente establecido de *con motivo de la circulación*⁸⁶. Por ello, el conductor del vehículo que sí se encuentra en movimiento deberá acreditar, con fundamento en el artículo 1.902 del Código Civil, “que en el ejercicio de su actividad obraron con toda la prudencia y diligencia exigibles para evitar el daño”⁸⁷.

No obstante, también puede suceder que el vehículo se encuentre estacionado de forma incorrecta, y como consecuencia de dicha infracción sea el causante del accidente (sufra el mismo los daños o los sufran terceros vehículos). En este caso, el propietario del vehículo mal estacionado responderá en virtud de la culpa, por ser el generador del resultado dañoso.

Por ejemplo, si el accidente se produce como consecuencia del incorrecto estacionamiento de un vehículo en una zona de baja o nula visibilidad, el conductor del vehículo en movimiento podrá exonerarse de responsabilidad alegando la culpa exclusiva del propietario del vehículo estacionado (sea el perjudicado o un tercero dañante). Ahora bien, dicha exoneración de responsabilidad no tendrá lugar si se demuestra que el incorrecto estacionamiento del vehículo no tuvo ninguna relevancia en la producción de los daños⁸⁸.

2.8. Accidentes cuando una parte es un vehículo prioritario

Me resulta adecuado hacer una breve mención al artículo 67.2 del Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.:

2. Los conductores de los vehículos destinados a los referidos servicios harán uso ponderado de su régimen especial únicamente cuando circulen en prestación de un servicio urgente y cuidarán de no vulnerar la prioridad de paso en las intersecciones de

⁸⁶ STS de 4 de julio de 2002.

⁸⁷ SAP de Valencia de 3 de junio 1997.

⁸⁸ SAP de Pontevedra de 7 de mayo de 1999.

vías o las señales de los semáforos, sin antes adoptar extremadas precauciones, hasta cerciorarse de que no existe riesgo de atropello a peatones y de que los conductores de otros vehículos han detenido su marcha o se disponen a facilitar la suya.

Dicho artículo hay que ponerlo en ponderación con el 69 del mismo texto legal:

Tan pronto perciban las señales especiales que anuncien la proximidad de un vehículo prioritario, los demás conductores adoptarán las medidas adecuadas, según las circunstancias del momento y lugar, para facilitarles el paso, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso.

3. ASPECTOS PROCESALES

Dada la relevancia que tienen los conflictos derivados de los accidentes de circulación en la práctica considero de vital importancia dedicar una parte del presente trabajo para resaltar los aspectos procesales que presentan los procedimientos civiles en los accidentes de circulación, así como los tipos de acciones a ejercitar con las que cuentan las partes para reclamar el pago de la indemnización, más allá de la general reclamación de responsabilidad civil.

3.2. Los procesos declarativos: Fundamentos procesales

Como regla general serán los órganos de la jurisdicción civil los que deban conocer de las reclamaciones por daños y perjuicios, no obstante, habrá supuestos en los que conozcan de tales reclamaciones los órganos de la jurisdicción penal o del orden contencioso administrativo.

Conocerán los Juzgados y Tribunales del orden penal cuando los hechos generadores del daño sean constitutivos de delito, no obstante, podremos reservarnos la acción de reclamación de daños y perjuicios para ejercitarla en el orden civil. Por otro lado, cuando sea una Administración Pública la que deba responder por los daños ocasionados, deberán conocer los órganos del orden contencioso administrativo⁸⁹. Por último, cabe mencionar que podrán darse supuestos en los cuales deba responder el

⁸⁹ Si decidimos demandar únicamente a la aseguradora de la Administración, los órganos competentes serán los del orden jurisdiccional civil (ATS de 19 de diciembre de 2013).

empleador del perjudicado por la razón que sea; en estos casos serán competentes para conocer el caso los órganos de la jurisdicción social.

En cuanto a la competencia objetiva y territorial se atenderá a lo establecido en los artículos 45 y 52.1. 9º de la Ley de Enjuiciamiento Civil, siendo competentes los juzgados de primera instancia⁹⁰ del lugar donde se causaron los daños. Ahora bien, siempre que uno de los demandados sea el CCS serán competentes los órganos de la capital de la provincia donde dicha entidad tenga su sede⁹¹.

Cuando se ejercite la acción de repetición o la acción por subrogación, las cuales explicaremos en ulteriores apartados, la competencia territorial corresponderá a aquellos órganos donde tenga su domicilio el demandado, en aplicación del artículo 51.1 de la LEC⁹².

En cuanto al procedimiento por el cual deben seguirse los trámites de tales reclamaciones, dependerá de la cuantía que se reclame, debiendo seguir los trámites del juicio ordinario cuando la cantidad reclamada supere los seis mil euros, y los del juicio verbal en los demás casos. En lo que respecta a la representación y defensa, nos regiremos por las normas generales de nuestra Ley Rituaria, siendo preceptiva la intervención de Procurador y Abogado para los supuestos cuya reclamación supere la cantidad de dos mil euros (arts. 23 y 31 de la LEC).

Por último, no debemos olvidar que la reclamación extrajudicial al asegurador solicitando la indemnización que consideremos que nos corresponde se conforma como requisito previo a la interposición de la demanda judicial, reclamación que contará con el contenido mínimo al que se refiere el artículo séptimo del Texto Refundido. Ésta reclamación dará lugar a la interrupción del cómputo del plazo de prescripción hasta la fehaciente notificación por parte del asegurador al perjudicado con la oferta o respuesta motivada definitiva; el asegurador contará con un plazo de tres meses para emitir dicha respuesta, pues en caso contrario se devengarán intereses de demora conforme al artículo noveno del mismo Texto.

⁹⁰ En el supuesto de que la cuantía no supere los 90 euros (algo altamente improbable en estos casos), la competencia correspondería a los Juzgados de Paz, en virtud del artículo 47 de la LEC.

⁹¹ Artículo 15 de la Ley 52/1997, de 27 de noviembre, de Asistencia Jurídica al Estado e Instituciones Públicas.

⁹² ATS de 10 de diciembre de 2019.

Para que la demanda judicial se admita a trámite será necesario aportar el documento de la preceptiva reclamación al asegurador, junto con la oferta motivada emitida por éste, salvo en los casos en los que no se reciba respuesta, pues entonces sí podrá presentar la demanda transcurridos los tres meses de plazo.

3.3. El llamado juicio ejecutivo del automóvil

El artículo 13 del Texto Refundido establece una serie de requisitos que, cumpliéndose en su totalidad, el juez, a instancia de parte, deberá dictar un auto determinando cantidad líquida máxima que puede reclamarse como indemnización de los daños y perjuicios sufridos por cada perjudicado, amparados por dicho seguro de suscripción obligatoria y según la valoración que corresponda. Una vez desglosado el mencionado artículo, los requisitos que deben concurrir son los siguientes:

1º.- Debemos estar ante un proceso penal incoado por un hecho cubierto por el seguro obligatorio.

2º.- Dicho proceso debe haber finalizado sin sentencia condenatoria.

3º.- Que el perjudicado no haya renunciado a la acción civil ni la hubiera reservado para ejercitarla separadamente.

4º.- Que la solicitud de dicho auto por la parte perjudicada se haga en el plazo de un año desde la finalización del proceso penal, ya sea por el archivo o por sentencia absolutoria⁹³.

Concurridos estos requisitos y una vez dictado el auto, el perjudicado podrá acudir exclusivamente al juicio ejecutivo, ejecutar dicho auto y posteriormente plantear un juicio declarativo para reclamar aquellos conceptos no incluidos en el auto, o acudir directamente al juicio declarativo para reclamar la totalidad de los daños reclamables⁹⁴. Ahora bien, si se opta por la ejecución del auto, dicho procedimiento deberá concluir para poder plantear la acción declarativa⁹⁵.

⁹³ STS de 2 de abril de 2014.

⁹⁴ STS de 22 de febrero de 2012.

⁹⁵ STS de 10 de diciembre de 1992.

3.4. Tipos de acciones civiles

Con carácter previo a tratar los tipos de acciones civiles que puedan promoverse a partir de un accidente de circulación, debemos hacer referencia a un aspecto a tener en cuenta antes de llevarlas a cabo: la prejudicialidad penal.

El artículo 111 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal establece que *mientras estuviese pendiente la acción penal no se ejercitará la civil con separación hasta que aquélla haya sido resuelta en sentencia firme* y el artículo 114 de la misma Ley señala que *promovido juicio criminal en averiguación de un delito o falta, no podrá seguirse pleito sobre el mismo hecho; suspendiéndole si le hubiese, en el estado en que se hallare, hasta que recaiga sentencia firme en la causa criminal*.

Por lo tanto, en el supuesto de existir un procedimiento penal como consecuencia del accidente de circulación (algo bastante común en la práctica), habrá que esperar a que éste finalice para poder ejercitar las correspondientes acciones civiles. Además, como resulta lógico, hasta que no recaiga sentencia firme en el procedimiento penal no empezará a contar el plazo de prescripción de las acciones civiles.

3.4.3. Acción de responsabilidad civil extracontractual

Esta es la acción nuclear en los Juzgados y Tribunales, mediante la cual nos dirigimos al causante del daño, a su aseguradora o a ambos para exigir la reparación de los daños, tanto personales como materiales, pese a la distinción entre ambos que hemos tratado en otros apartados; los primeros encuentran su fundamento en el artículo 1.1. II del Texto Refundido, mientras que los segundos se asientan en el artículo 1.1. III del mismo texto, en relación con el artículo 1.902 del Código Civil.

El plazo para ejercitar la acción por responsabilidad civil extracontractual es de un año desde el día en que el perjudicado pudo ejercitarla, pues así lo establece el régimen general que contienen los artículos 1968.2º y 1969 del Código Civil. Para determinar el *dies a quo* toma una especial relevancia la expresión “desde el día en que pudieron ejercitarlas”, pues dicho día será diferente para los daños materiales que para los personales. Para los primeros, el *dies a quo* coincidirá con la fecha del accidente, sin embargo, para los daños personales habrá que esperar un determinado tiempo hasta saber el alcance de dichas lesiones.

En lo relativo al inicio del cómputo del plazo de prescripción para los daños personales, la jurisprudencia de nuestro Alto Tribunal señala “por un lado, que no es posible determinar el alcance exacto del daño en el momento en que fue causado; y, por otro, que el cómputo del plazo para el ejercicio de las acciones resarcitorias no se inicia hasta el conocimiento definitivo de las consecuencias lesivas sufridas, toda vez que solo en ese instante es cuando el perjudicado cuenta con los conocimientos precisos para el ejercicio de esa acción protectora de su patrimonio biológico.

Las circunstancias expuestas determinan que una constante jurisprudencia venga proclamando, que el día inicial del cómputo del plazo del año del art. 1968.2 del CC, lo adquiera el perjudicado al producirse el alta médica, que es cuando realmente toma constancia de la entidad y consecuencias del daño, en la medida en que la medicina ha agotado las posibilidades de reintegrar la integridad física del lesionado a la existente con antelación al daño. Es el momento en que se declaran estabilizadas las lesiones y se concretan las secuelas o, lo que es igual, se determina en toda su dimensión el daño personal y los conceptos que han de incluirse en la indemnización (...) el perjudicado, que no es técnico en medicina, sólo adquiere constancia del efectivo daño corporal sufrido al recibir el alta. Es, a partir de ese momento, cuando se inicia el plazo de la prescripción, siendo cuestión distinta la discusión del efectivo alcance del daño padecido.”⁹⁶

3.4.4. Acción directa contra el asegurador

No debemos olvidar que, en el ámbito del aseguramiento obligatorio, los perjudicados (o su caso, los herederos) cuentan con la suerte de una acción directa contra el asegurador para exigir la reparación de los daños sufridos, la cual también tiene un plazo de prescripción de un año.

Ahora bien, antes de ejercitar dicha acción judicial, los perjudicados deberán comunicar el siniestro al asegurador solicitando la indemnización que entiendan que les corresponde. Esto interrumpirá el plazo de prescripción hasta que el asegurador comunique de forma fehaciente al perjudicado una oferta o respuesta motivada (para la cual dispondrá de un plazo de tres meses desde que reciba la reclamación), pues así lo establece el artículo 7.1 del TRLRCSCVM; el incumplimiento de dicha obligación

⁹⁶ STS de 22 de junio de 2020.

conllevará la imposición de sanciones administrativas al asegurador, pero el cumplimiento de realizar la oferta motivada supondrá la no imposición de intereses moratorios en lo relativo a la cantidad ofertada y satisfecha o consignada.⁹⁷

También tendrá lugar la interrupción del plazo cuando se hayan llevado a cabo actuaciones penales derivadas del accidente de circulación y en dicho proceso se haya reservado el ejercicio de acciones civiles; es lo que se conoce como prejudicialidad penal (art. 111 de la LECrim). Hasta que no se notifique la resolución que ponga fin al proceso penal, no empezará a computarse el plazo de prescripción para el ejercicio de las acciones civiles.

El artículo 13 del TRLRCSVM señala que, cuando en el proceso penal recayera sentencia absolutoria y el perjudicado no hubiera renunciado a la acción civil ni la hubiera reservado para ejercitarla separadamente, se dictará auto a instancia de parte en el que se determinará la cantidad líquida máxima que puede reclamarse como indemnización. En estos casos cabe la posibilidad de ejercitar una acción ejecutiva, para la cual también dispondremos de un plazo prescripción de un año que iniciará su cómputo en el momento de notificación del mencionado auto.⁹⁸

3.4.5. Acción de repetición

Al contrario de lo que sucede con la acción anterior, la acción de repetición es aquella que ostenta el asegurador de la responsabilidad civil, que podrá repetir: “a) Contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si el daño causado fuera debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. b) Contra el tercero responsable de los daños. c) Contra el tomador del seguro o asegurado, por las causas previstas en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, y, conforme a lo previsto en el contrato, en el caso de conducción del vehículo por quien carezca del permiso de conducir. d) En cualquier otro supuesto en que también pudiera proceder tal repetición con arreglo a las leyes.”⁹⁹ Además de los supuestos que señala este

⁹⁷ REGLERO CAMPOS, L.F., “Responsabilidad civil...”, *cit.*, pág. 282.

⁹⁸ STS de 23 de marzo de 2006.

⁹⁹ Artículo 10 del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

precepto, también cabrá el ejercicio de dicha acción de repetición contra los autores, cómplices y encubridores en los casos de hurto del vehículo, al estar dicha contingencia cubierta por el mismo.¹⁰⁰

Dicha acción tiene un plazo de prescripción de un año, cuyo *dies a quo* se establece en la fecha en el que se realizó el pago al perjudicado.

3.4.6. Acción por subrogación

La acción de subrogación, al contrario que las dos anteriores, encuentra su regulación en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, concretamente en su artículo 43, que establece la posibilidad de que el asegurador, siempre y cuando haya pagado la indemnización a su asegurado en su totalidad¹⁰¹, se subrogue en la posición de éste para reclamar frente a las personas responsables; cabe destacar que solo podrá reclamar hasta el límite de la indemnización.

Cabe señalar que puede llegar a haber subrogación, no la regulada por la LCS, sino por el régimen general de nuestro Código Civil (pago hecho por tercero), en los casos en los que el asegurador pague una indemnización derivada de un accidente no cubierto por el contrato de seguro. Para ello habría que demostrar “la existencia de un pacto en que dicha subrogación se hubiera establecido con claridad (art. 1209 II CC) o que la aseguradora pagó con aprobación expresa o tácita del deudor (art. 1210.2ºCC), o por tener interés en el cumplimiento de la obligación (art. 1210.3º CC).”¹⁰²

Si bien puede parecer que tiene cierta similitud con la acción de repetición, la principal diferencia radica en que en la de subrogación el asegurador ha pagado la indemnización a su asegurado y reclama a un tercero, mientras que en la de repetición el asegurador ha pagado a un tercero y reclama contra su asegurado.

El tercero contra el que reclama el asegurador podrá oponer todas aquellas excepciones que fueran directamente oponibles al asegurado¹⁰³, desde excepciones procesales hasta aquellas fundadas en la falta de requisitos para la subrogación, no

¹⁰⁰ REGLERO CAMPOS, L.F., “Responsabilidad civil...”, *cit.*, pág. 282.

¹⁰¹ STS de 7 de mayo de 1993; STS de 7 de marzo de 2001.

¹⁰² GONZÁLEZ BARRIOS, I., “Los procedimientos civiles en los accidentes de circulación. Elementos procesales”, *GPS Derecho de la circulación 5º Edición*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2021, pág. 833.

¹⁰³ STS de 19 de noviembre de 2013.

obstante, y como resulta lógico, la excepción más alegada en los Tribunales es la ausencia de responsabilidad del tercero en el accidente¹⁰⁴.

En cuanto a la prescripción en la acción por subrogación, el asegurador subrogante contará con el plazo correspondiente a la acción en que se ha subrogado¹⁰⁵, el cual será de un año (art. 1968 del CC). Además, los actos que hubiere llevado a cabo el asegurado para interrumpir la prescripción de la acción frente al tercero también afectará al asegurador subrogante, que le sucede en la misma posición jurídica que tenía respecto al tercero¹⁰⁶.

3.4.7. Acción de responsabilidad civil contractual

La responsabilidad civil contractual encuentra su presupuesto “en el incumplimiento (o cumplimiento inexacto o parcial) de las obligaciones nacidas de un contrato.”¹⁰⁷ Dicho esto, la acción por responsabilidad contractual en el ámbito que estamos tratando hace referencia a aquella acción que puede ejercitar el tomador del seguro contra su asegurador en virtud de un incumplimiento o cumplimiento defectuoso del contrato, en virtud del artículo 1.101 del Código Civil. Normalmente, los contratos de seguro no cubren solo la responsabilidad civil extracontractual en la que pueda incurrir el asegurado, sino que incluyen más prestaciones y cláusulas que en la práctica pueden generar conflictos, como el aseguramiento ante robos, incendios, rotura de lunas, etc.

El plazo de prescripción para ejercitar la mencionada acción lo encontramos en la Ley de Contrato de Seguro, cuyo artículo 23 señala un plazo de dos años en el supuesto de aseguramiento de daños materiales, y de cinco para el aseguramiento de personas; deberemos atender al tipo de cláusula incumplida para determinar con qué plazo contamos para interponer la demanda.

¹⁰⁴ GONZÁLEZ BARRIOS, I., “Los procedimientos...”, *cit.*, pág. 832.

¹⁰⁵ ATS de 17 de junio de 2015.

¹⁰⁶ STS de 7 de diciembre de 2006.

¹⁰⁷ REGLERO CAMPOS, L.F., “Conceptos generales y elementos de delimitación”, *Lecciones de responsabilidad civil*, Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2013, pág. 51.

4. CONCLUSIONES

-I-

La responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación se conforma como una responsabilidad por el riesgo creado, en virtud de la cual el conductor del vehículo responderá por los daños ocasionados con motivo de la circulación. No obstante, existe una diferencia a la hora de determinar su responsabilidad dependiendo si se trata de daños personales o daños materiales.

-II-

Para los daños personales se conforma una responsabilidad cuasi objetiva donde el conductor responde independientemente de si actuó con culpa, pudiendo exonerarse únicamente si demuestra que hubo culpa exclusiva de la víctima o un fenómeno de fuerza mayor extraño a la conducción o al funcionamiento del vehículo.

En el supuesto de colisión entre vehículos regirá la misma norma; cada una de las partes deberá resarcir a la otra por los daños corporales causados en el otro conductor, salvo que pruebe la existencia de culpa exclusiva o un caso de fuerza mayor en los mismos términos señalados en el anterior párrafo.

-III-

En cuanto a la responsabilidad por los daños materiales causados, el conductor responderá en virtud de lo establecido en el artículo 1.902 y siguientes de Código Civil, pero al tratarse de una responsabilidad basada en el riesgo creado, será el demandado el que deba probar que actuó de forma diligente, pues la culpa se presume.

En el supuesto de colisiones entre vehículos, no habrá inversión de la carga de la prueba, debiendo probar cada conductor que la otra parte actuó con culpa o negligencia y consecuentemente causó el resultado dañoso. En el supuesto de que se pruebe la culpa de ambos conductores, ambos responderán en proporción a la misma (proporción que determinará el juez ante la falta de acuerdo).

En caso contrario, es decir, que no exista ninguna evidencia de existencia de culpa por ninguno de los conductores, deberán resarcir los daños materiales provocados a la otra parte, pudiendo exonerarse ambos si prueban que actuaron con la debida diligencia exigible.

Cuando ninguno de los conductores pueda probar su falta de culpa cierta jurisprudencia, como la la STS de 27 de mayo de 2019, entiende que la solución adecuada es que cada uno asuma la indemnización de los daños del otro vehículo en un 50%, debido a la posibilidad de que sea alguno de los conductores el que hubiera actuado negligentemente.

-IV-

La culpa exclusiva de la víctima se conforma como una causa de exoneración de responsabilidad tanto por los daños personales como por los daños materiales ocasionados. Para que opere dicha causa de exoneración deben concurrir los siguientes requisitos: irreprochabilidad de la conducta del conductor, quien debe actuar la máxima diligencia y llevar a cabo las maniobras adecuadas para impedir la daño; que la única conducta culpable sea la de la víctima; e imprevisibilidad de la conducta de la víctima.

La aplicación de dicha causa de exoneración encuentra serias dificultades cuando la víctima es ajena a la circulación de vehículos, pues siempre se podrá alegar una falta de diligencia por parte del conductor, ya sea por ir distraído, por no adecuar su circulación a las circunstancias del momento, etc.

-V-

Un dato a tener en cuenta en lo referente a la cobertura del seguro obligatorio es que no estarán comprendidos por el mismo aquellos daños cometidos por un delito doloso, pues éstos no se consideran generados por el riesgo que conlleva la circulación. Sin embargo, sí que estarán cubiertos aquellos daños colaterales producidos en la ejecución del delito doloso.

-VI-

En lo referente a la culpa exclusiva o concurrente de víctimas no conductoras, cuando éstas sean menores de catorce años o sufran un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que les prive de capacidad de culpa civil, la indemnización no sufrirá reducción alguna y no cabrá la posibilidad de ejercitar la acción de repetición contra las personas que deban responder de ellas legalmente, siempre y cuando dichas personas no hayan contribuido de forma dolosa a la producción del daño.

-VII-

En el ámbito de la circulación de vehículos a motor tiene una especial relevancia la diferenciación entre los conceptos de caso fortuito y la fuerza mayor, pues, mientras que la fuerza mayor extraña a la conducción y funcionamiento del vehículo exonera de responsabilidad respecto de todos los daños, los casos fortuitos solo podrán exonerar de responsabilidad respecto de los daños materiales.

La fuerza mayor se conforma como un evento acaecido fuera del ámbito de riesgo de la conducción y del funcionamiento del vehículo, que, a pesar de haber podido ser previsible, habría sido inevitable. Por otro lado, el caso fortuito es aquel evento acaecido dentro del ámbito de riesgo de la conducción que, si fuese previsto, podría ser evitado. En síntesis, la diferencia entre ambos conceptos radica en las notas de interioridad o exterioridad del evento dañoso, y en la previsibilidad y evitabilidad del mismo.

-VIII-

Muchos accidentes de circulación no encuentran su origen en una sola conducta por parte de una persona, sino que suceden por la concurrencia de diferentes hechos; es lo que denominamos concurrencia de causas. En muchas ocasiones, además de las conductas de las personas también intervendrán agentes externos como pueden ser los fenómenos fortuitos o de fuerza mayor, los cuales pueden llegar a exonerar de responsabilidad al que inicialmente se consideraba como responsable; cuando sean varios hechos los que necesariamente concurren para la producción del accidente, la concurrencia de dichas causas producirá un reparto de responsabilidades, y por ende, una reducción de la cuantía de la indemnización.

-IX-

En los supuestos que concurra un fenómeno de fuerza mayor y la conducta del agente dañante, si se determina que el daño se hubiera producido igualmente sin la incidencia del fenómeno de fuerza mayor, el conductor del vehículo dañante será el responsable.

Si el daño es consecuencia únicamente de un fenómeno de fuerza mayor extraña a la conducción y funcionamiento del vehículo, el agente dañador quedará exonerado de responsabilidad, aunque su actuación hubiera sido ilícita.

Si el daño es consecuencia de ambos acontecimientos, se exonerará al agente dañador de esa parte de responsabilidad que no le es imputable, en función de la incidencia de esa fuerza mayor. Ante la imposibilidad de determinar la incidencia de cada causa, el agente responderá en su totalidad, en virtud del principio de responsabilidad solidaria aplicable a estos casos.

-X-

El apartado segundo del primer artículo del Texto Refundido establece un límite máximo a la minoración de la indemnización en los casos de concurrencia entre la conducta del conductor y la actuación culposa de la víctima, siempre y cuando no se estime la culpa exclusiva de esta. El límite se establece en el 75%, o lo que es lo mismo, la víctima recibirá en todo caso un 25% del total de la indemnización, a pesar de que su intervención en el daño sea mayor a dicho porcentaje.

En mi opinión, la imposición de este límite carece de sentido, pues como se ha expuesto en el trabajo existen sentencias que han considerado un porcentaje de responsabilidad de la víctima del 90%. Actualmente, en dichos supuestos se produciría un enriquecimiento injusto por parte de la víctima, obteniendo una indemnización mayor a la que le correspondería en base a su grado de responsabilidad en el siniestro.

A modo de ejemplo, si los perjuicios totales tienen un valor de 100, y la responsabilidad de la víctima es del 90%, ésta recibiría una indemnización por valor de 25, generando un enriquecimiento injusto por valor de 15.

-XI-

La competencia objetiva y territorial corresponde a los juzgados de primera instancia del lugar donde se causaron los daños, no obstante, cuando uno de los demandados sea el CCS serán competentes los órganos de la capital de la provincia donde dicha entidad tenga su sede.

-XII-

La reclamación extrajudicial al asegurador solicitando la indemnización que consideremos que nos corresponde tras un accidente es un requisito preceptivo para la interposición de la demanda judicial; interrumpirá el cómputo del plazo de prescripción hasta recibir la respuesta o tras los tres meses sin recibirla.

El plazo para ejercitar la acción por responsabilidad civil extracontractual es de un año desde el día en que el perjudicado pudo ejercitarla, siendo para los daños materiales la fecha del accidente y para los personales cuando se establezcan las lesiones, o como ha perfilado la jurisprudencia, cuando reciba el alta médica.

-XIII-

El juicio ejecutivo del automóvil se conforma como una especialidad del ámbito de los accidentes de circulación. Consiste en la emisión de un auto por parte del juez tras la finalización sin sentencia condenatoria de un proceso penal por un hecho cubierto por el seguro obligatorio, en el cual se indica la cuantía máxima que puede reclamar el perjudicado. Una vez dictado el auto, el perjudicado podrá acudir exclusivamente al juicio ejecutivo, ejecutar dicho auto y posteriormente plantear un juicio declarativo para reclamar aquellos conceptos no incluidos en el auto, o acudir directamente al juicio declarativo para reclamar la totalidad de los daños reclamables.

La emisión de dicho auto no tendrá lugar cuando el perjudicado hubiera renunciado a la acción civil o hubiera reservado para ejercitarla separadamente.

BIBLIOGRAFÍA

- ❖ ATIENZA NAVARRO, M.L., *Accidentes de circulación, muerte e indemnización*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2018.
- ❖ ATIENZA NAVARRO M.L., *Derecho Civil II Obligaciones y Contratos 5ª Edición*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2021.
- ❖ BADILLO ARIAS, J.A., DOMÍNGUEZ MARTÍN, P., GONZÁLEZ BARRIOS, I. y SOLERA CALLEJA, I., *GPS Derecho de la circulación 5ª Edición*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2021.
- ❖ BASOZABAL ARRUE, X., *Responsabilidad extracontractual objetiva: parte general*, Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, Madrid, 2015.
- ❖ BLASCO GASCÓ, F., “Comentario de la Sentencia del Tribunal Supremo de 27 de mayo de 2019 (294/2019). Responsabilidad accidente circulación: daños recíprocos”, *Biblioteca Jurídica Digital BOE*, 2019.
- ❖ CARMONA RUANO, M., “Concurrencia de culpas: Casco protector y cinturón de seguridad”, *Revista de responsabilidad civil y seguro*, 2008.
- ❖ DE COSSÍO CORRAL, A., “La causalidad en la responsabilidad civil: Estudio del derecho español”, *Anuario de Derecho Civil*, 1966.
- ❖ DÍEZ-PICAZO Y PONCE DE LEÓN, L., “Culpa y riesgo en la Responsabilidad Civil Extracontractual”, *AFDUAM*, 2000.
- ❖ DÍEZ-PICAZO Y PONCE DE LEÓN, L., *Fundamentos del derecho civil patrimonial V. La responsabilidad civil extracontractual*, Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2011.
- ❖ DÍEZ-PICAZO Y PONCE DE LEÓN, L. y BADILLA ARIAS, J.A., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2013.
- ❖ DIEZ-PICAZO Y PONCE DE LEÓN, L. y GULLÓN BALLESTEROS, A., *Sistemas de Derecho Civil II*, Tecnos, Madrid, 1999.
- ❖ SIERRA GIL DE LA CUESTA, I., DE ÁNGEL YÁGÜEZ, R., GONZÁLEZ POVEDA, P., MARTÍNEZ-PEREDA, P. y SANTOS BRIZ, J., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Bosch, Barcelona, 2008.
- ❖ JUSTINIANO, Instituta, Libro I, 1, 3.

- ❖ LÓPEZ GONZÁLEZ, A., *Responsabilidad civil derivada de una intromisión ilegítima en el derecho al honor: especial referencia al honor de las personas jurídicas*, Gredos, Salamanca, 2020.
- ❖ MONTERROSO CASADO, E, *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La Concurrencia de Causas*, Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2009.
- ❖ REGLERO CAMPOS, L.F. y BUSTO LAGO, J.M., *Lecciones de responsabilidad civil 2ª Edición*, Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2013.
- ❖ REGLERO CAMPOS, L.F. y BUSTO LAGO, J.M., *Tratado de responsabilidad civil 5ª Edición*, Thomson Reuters Aranzadi, Navarra, 2014.

JURISPRUDENCIA

- STS de 10 de julio de 1969.
- STS de 30 de septiembre de 1983.
- STS de 23 de septiembre de 1988.
- STS de 17 de noviembre 1989.
- STS de 21 de noviembre de 1989.
- STS de 8 de febrero de 1992.
- STS de 10 de diciembre de 1992.
- STS de 22 de diciembre de 1992.
- STS de 7 de mayo de 1993.
- STS de 28 de septiembre de 1993.
- STS de 29 de abril de 1994.
- STS de 16 de diciembre de 1994.
- STS de 9 de marzo de 1995.
- STS de 27 de septiembre de 1995.
- STS de 17 de junio de 1996.
- STS de 31 de enero de 1997.
- STS de 24 de mayo de 1997.
- SAP de Valencia de 3 de junio 1997.
- STS de 5 de noviembre de 1997.
- STS de 6 de marzo de 1998.
- SAP de Pontevedra de 7 de mayo de 1999.
- SAP de Valencia de 24 de mayo de 1999.
- STS de 7 de abril del 2000.

- STS de 3 de octubre de 2000.
- STS de 7 de marzo de 2001.
- STS de 11 de octubre de 2001.
- SAP de Valencia de 14 de enero de 2002.
- STS de 4 de julio de 2002.
- STS de 21 de octubre de 2002.
- STS de 26 de marzo de 2004.
- STS de 11 de mayo de 2004.
- STS de 23 de marzo de 2006.
- STS de 7 de diciembre de 2006.
- STS de 27 de abril de 2007.
- STS de 8 de mayo de 2007.
- STS de 20 de septiembre de 2007.
- STS de 18 de enero de 2008.
- STS de 2 de diciembre de 2008.
- STS de 16 de diciembre de 2008.
- STS de 20 de septiembre de 2011.
- STS de 6 de febrero de 2012.
- STS de 22 de febrero de 2012.
- STS de 10 de septiembre de 2012.
- STS de 27 de diciembre de 2012.
- STS de 4 de febrero de 2013.
- STS de 19 de noviembre de 2013.
- STS de 16 de diciembre de 2013.
- ATS de 19 de diciembre de 2013.

- STS de 2 de abril de 2014.
- STS de 29 de octubre de 2014.
- ATS de 17 de junio de 2015.
- STS de 17 de mayo del 2017.
- STS de 17 de mayo de 2019.
- STS de 27 de mayo de 2019.
- STS de 3 de septiembre de 2019.
- ATS de 10 de diciembre de 2019.
- STS de 22 de junio de 2020.

LEGISLACIÓN APLICABLE

- Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.
- Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.
- Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.
- Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.
- Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Real Decreto de 14 de septiembre de 1882 por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal.
- Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros.
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes.
- Ley 52/1997, de 27 de noviembre, de Asistencia Jurídica al Estado e Instituciones Públicas.