



GRADO EN DERECHO

FACULTAD DE DERECHO

UNIVERSIDAD DE LEÓN

CURSO 2015/2016

SITUACIÓN JURÍDICA ACTUAL DE LA  
RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL  
ÁMBITO DE LOS ACCIDENTES DE  
CIRCULACIÓN

(Current legal situation of the civil liability in the field of the  
traffic accidents)

Realizado por el alumno D. Carlos Manuel Martínez Fuertes

Tutorizado por la Profesora Dña. Pilar Gutiérrez Santiago

# ÍNDICE

RESUMEN.....	3
OBJETO DEL TRABAJO .....	5
METODOLOGÍA.....	7
ABREVIATURAS .....	7
CAPÍTULO I : EVOLUCIÓN LEGISLATIVA .....	10
1.- NORMATIVA COMUNITARIA.....	10
2.- NORMATIVA INTERNA.....	14
CAPÍTULO II . PRESUPUESTOS GENERALES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL: SU PROYECCIÓN PARTICULAR A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO.....	23
1.- ACCIÓN U OMISIÓN.....	23
2.- DAÑO.....	23
3.- NEXO CAUSAL .....	28
CAPÍTULO III . CONCEPTOS CLAVE Y PRINCIPIOS ESENCIALES EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA CIRCULACIÓN AUTOMOVILÍSTICA.....	30
1.- LA NOCIÓN DE <<VEHÍCULO A MOTOR>> .....	30
2.- EL AMPLIO CONCEPTO DE <<HECHO DE LA CIRCULACIÓN>>.....	32
3.- EL PRINCIPIO DE REPARACIÓN ÍNTEGRA DEL DAÑO .....	35
4.- VÍCTIMA Y PERJUDICADO: DISTINCIÓN Y RELACIONES .....	38
5.- BREVE APROXIMACIÓN AL SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMÓVILES .....	40
CAPÍTULO IV. EL <<SISTEMA>> DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN.....	45
1.- RESPONSABILIDAD SUBJETIVA Y RESPONSABILIDAD OBJETIVA .....	45
2.- CRITERIOS DE IMPUTACIÓN EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR .....	48
2.1.- Su distinción en función del tipo de daños causados (personales o en los bienes) .....	48
2.2.- Referencia particular a la colisión de vehículos sin culpas probadas .....	50

3.- SUJETOS RESPONSABLES: RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR Y SUPUESTOS PARTICULARES DE RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO (NO CONDUCTOR) DEL VEHÍCULO .....	51
4.- CAUSAS DE EXONERACIÓN (TOTAL O PARCIAL) DE LA RESPONSABILIDAD .....	54
4.1.- Consideraciones generales .....	54
4.2.- La culpa exclusiva del perjudicado .....	56
4.3.- La fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo .....	57
4.4.- Concurrencia de culpas y reducción de la responsabilidad .....	59
<b>CAPÍTULO V . EL SISTEMA DE VALORACIÓN DE DAÑOS Y PERJUICIOS PERSONALES EN LA LEY 35/2015, DE 22 DE SEPTIEMBRE. ....</b>	<b>62</b>
1.- CONCEPTO Y ESTRUCTURA DEL NUEVO SISTEMA DE VALORACIÓN DE DAÑOS .....	63
2.- TABLAS DE VALORACIÓN .....	66
3.- PROCEDIMIENTO DE RECLAMACIÓN DE INDEMNIZACIONES .....	69
4.- APLICACIÓN ANALÓGICA DEL SISTEMA DE VALORACIÓN DEL DAÑO PERSONAL A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO A OTROS CAMPOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL. ....	72
CONCLUSIONES .....	76
BIBLIOGRAFÍA .....	74

## **RESUMEN**

La responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor en España ha conocido numerosas modificaciones legislativas desde 1962, ya que regula un sector en constante evolución debido al aumento exponencial del parque automovilístico, teniendo como uno de los ejes fundamentales el Seguro Obligatorio del Automóvil para garantizar la cobertura, con sus requisitos y limitaciones, de los daños personales y patrimoniales. Al tratarse de un supuesto de responsabilidad civil extracontractual, los presupuestos exigibles para la misma son la existencia de una acción u omisión humana, la producción de un daño y la relación de causalidad o nexo causal entre ambos. Los conceptos clave que fijan el ámbito material en materia de accidentes de circulación son el de <vehículo a motor> y el de <hecho de la circulación>, definidos en la Ley y perfilados por la jurisprudencia. El título de imputación en sede de daños personales es la responsabilidad objetiva atenuada –se responde objetivamente por todos los daños ocasionados a terceros, salvo que concurra causa de exoneración; en cambio, respecto de los daños patrimoniales o materiales -los causados a bienes- rige el criterio tradicional de la culpa del artículo 1902 del Código Civil, siendo sujetos responsables el conductor en determinadas circunstancias particulares, y el propietario no conductor del vehículo. La última reforma en la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor ha sido operada por la Ley 35/2015 que, derogando el primitivo baremo de daños personales, recoge los principios de “reparación íntegra” y de “vertebración” del daño, así como el de “objetivación” que se refleja en el nuevo sistema de valoración.

## **ABSTRACT**

The civil liability of motor vehicles in Spain has undergone many legal changes since 1962, given that it regulates a sector in constant development, due to exponential increase of car fleet, having as one of the main focus the Compulsory Motor Insurance to ensure coverage, with its requirements and limitations of personal and patrimonial damages by requiring the non-contractual liability, the budgets are human action or default, damage and casual nexus, with requirements. Two key concepts which set the material field in traffic accidents are <motor vehicle> and <circulation>, defined

in the law and outlined by the jurisprudence. The title of imputation of personal injury is the attenuated strict liability – objectively responsible for all incurred damages caused to third parties, unless a cause of exemption occurs – in patrimonial damages governed by the fault of the article 1902 cc, being responsible the driver and the vehicle's owner, although he does not drive. The last reform in the LRCSVM has been carried out by the Law 35/2015, which gathers the principles of full compensation for the structuring of the damage, as well as the objectification that is reflected in the new valuation system.

**Palabras Clave:** Responsabilidad civil extracontractual, daños corporales, indemnización, seguro obligatorio de automóviles, vehículo a motor, hecho de la circulación, reparación íntegra del daño, perjudicado, riesgo circulatorio, sistema de valoración de daños, oferta motivada de indemnización.

**Key Words:** non-contractual civil liability, physical injuries, compensation, compulsory motor insurance, motor vehicle, circulation, full damage repair, injured, circulatory risk, damage valuation system, reasoned offer of compensation.

## OBJETO DEL TRABAJO

La responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor es una materia sometida a numerosas modificaciones legales, ya que regula un aspecto vital en constante evolución y crecimiento. Por ello, a la complejidad técnica del asunto se suma la derivada de la continua actualización normativa.

Desde 1962 hasta nuestros días han sido numerosas las leyes y reglamentos que desarrollan la densa problemática vinculada a los siniestros de tráfico, reformas que constantemente buscan la adecuación de la legislación sobre responsabilidad civil a la sociedad española de cada momento, a lo que se suma además el dato de que la pertenencia de nuestro país a la Unión Europea obliga a que nuestra normativa respete las Directivas comunitarias *ad hoc*, e incluso en ocasiones, cual sucede con los Reglamentos UE, éstos sean directamente aplicables en todos los Estados miembros.

El sector del automóvil se considera uno de los pilares en el desarrollo económico de cualquier país, y, en consonancia con ello, los problemas que se derivan de su uso cada vez más masificado implican un elevadísimo coste tanto en vidas humanas, como en lesionados con secuelas, como también en daños materiales; todo lo cual obliga a que la regulación legal sea prolija y técnicamente impecable –o al menos se intente acercar a dicho objetivo–, de forma que estén contempladas en la norma la mayoría de las situaciones de probable ocurrencia, así como el modo de resolverlas de la forma más satisfactoria posible para los implicados, en especial para las víctimas o perjudicados.

La entrada en vigor, el día 1 de enero de 2016, de la Ley 35/2015 ha supuesto un cambio de envergadura, especialmente en lo relativo al sistema de valoración de los daños y perjuicios personales por accidentes de circulación, aunque también ha venido a introducir modificaciones de cierta importancia en el Real Decreto 8/2004, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

El objetivo que se pretende conseguir con este trabajo es, de una parte, proporcionar un material de consulta rápida y ágil, ya que la complejidad de los distintos y muy heterogéneos factores que intervienen en la responsabilidad automovilística no permite abordar el tema con absoluta exhaustividad en las

dimensiones limitadas que formalmente se exigen al presente estudio. Por otra parte, se ha perseguido realizar un análisis de los principales elementos que confluyen en los accidentes de circulación, y, al tiempo, realizar una foto fija de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor en el momento actual, en el que los cambios legislativos ya están implementados, ya que en breve empezará a dictarse jurisprudencia sobre el particular por parte de Audiencias Provinciales y del Tribunal Supremo – teniendo en cuenta que la flamante normativa es aplicable a los accidentes de tráfico ocurridos con posterioridad al 1 de enero de 2016-.

Los conceptos y principios doctrinales analizados constituyen, a nuestro entender, los elementos fundamentales para conocer el funcionamiento de este régimen de responsabilidad civil extracontractual tan profusamente desarrollado.

Hemos pretendido abordar un tema de indudable interés que concitara, por un lado, la mayor actualidad posible y, por otro, que resultara práctico; rasgos que están presentes en el ámbito de la responsabilidad civil automovilística.

A partir de ambas premisas, en el presente trabajo se da cuenta de las corrientes doctrinales y jurisprudenciales mayoritariamente seguidas en el momento actual, teniendo además en cuenta que el nuevo sistema de valoración de daños y perjuicios ocasionados en accidentes de circulación ha entrado en vigor el pasado 1 de enero de 2016, lo que le confiere al estudio un carácter altamente novedoso. Asimismo conviene subrayar que la circulación es un espacio vital en el que coincide la práctica totalidad de la población, aun desde distintos puntos de vista, por lo que puede resultar de suma utilidad a una gran cantidad de personas que de una u otra forma se vean involucradas en un accidente de circulación.

## **METODOLOGÍA**

El primer paso en el desarrollo metodológico del presente trabajo fue la confección de un esquema o estructura que sintetizara las cuestiones principales de la responsabilidad civil extracontractual, tanto en su parte general, como en la especialmente dedicada al ámbito automovilístico.

Una vez clarificados y concretados los aspectos a abordar, se realizó un trabajo de documentación, utilizando a tal fin bases bibliográficas (tanto las disponibles físicamente en los servicios de la biblioteca de la Universidad de León como a través de internet) para localizar tratados, monografías y manuales de autores de relevancia en la materia, así como las publicaciones periódicas especializadas en responsabilidad civil, que aportan una visión actual sobre los elementos esenciales en el campo particular de los siniestros de tráfico. Asimismo fue crucial obviamente la tarea de recopilar la legislación reguladora de esta parte del ordenamiento jurídico, que con el objeto de centrar normativamente la materia, se detalla en el capítulo I, con especial atención a la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobada por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, con sus correspondientes modificaciones (en particular la reciente reforma operada por la Ley 35/2015).

A partir de los materiales de estudio anteriormente indicados, el enfoque metodológico del trabajo se proyectó en una doble dimensión, teórico-dogmática y pragmática, ambas estrechamente relacionadas y coligadas. Así, concretamente dentro de la parte teórica, se realizó un estudio minucioso la legislación y la doctrina citadas, para determinar la situación del tema en el momento actual y a fin de dotar de contenido adecuado a la pretensión planteada como objeto del presente estudio, analizando cada uno de los elementos esenciales implicados en la responsabilidad civil automovilística.

Por su parte, en lo que concierne a la vertiente práctica del trabajo, y ya en referencia a cada uno de los epígrafes en los que se articula, se analizaron los elementos elegidos como objeto de análisis, repasando en cada uno de ellos las bases de datos de jurisprudencia a nuestra disposición –westlawunileon, Cendoj-, para documentar la posición de nuestros Tribunales respecto de cada una de las cuestiones tratadas, lo que además permite profundizar en los conceptos teóricos estudiados, al tratarse de un tema

cuya casuística es extensísima, de donde se deduce la extraordinaria importancia que en esta materia asume el papel de la jurisprudencia(incluso la jurisprudencia menor).

Por último, destacar la labor realizada por la tutora del presente trabajo, agradeciendo su total predisposición para resolver todo tipo de cuestiones tanto teóricas como prácticas y metodológicas, sin cuya inestimable ayuda no habría sido posible.

## **ABREVIATURAS**

Art.	= Artículo
BOE	= Boletín Oficial del Estado
CC	= Código Civil
CCS	= Consorcio de Compensación de Seguros
CEE	= Comunidad Económica Europea
DGT	= Dirección General de Tráfico
DIR	= Directiva
FIVA	= Fichero Informático de Vehículos Asegurados
LEC	= Ley de Enjuiciamiento Civil
LRCSVM	= Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor
LUCVM	= Ley de Uso y Circulación de Vehículos a Motor
RC	= Responsabilidad Civil
RD	= Real Decreto
RDP	= Revista de Derecho Privado
RJ	= Repertorio de Jurisprudencia
RSORCVM	= Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor
SAP	= Sentencia de la Audiencia Provincial
STC	= Sentencia del Tribunal Constitucional
STJUE	= Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea
STS	= Sentencia del Tribunal Supremo
SOA	= Seguro Obligatorio del Automóvil
TR	= Texto Refundido
UE	= Unión Europea

# CAPÍTULO I. EVOLUCIÓN LEGISLATIVA

## 1.- Normativa Comunitaria

El ámbito de la circulación de vehículos a motor es uno de los que mayor producción normativa genera en el seno de las instituciones de la Unión Europea. Teniendo en cuenta esta premisa, y al objeto de acotar lo realmente importante para este trabajo, me ceñiré a las cinco de las Directivas UE que tienen por finalidad la aproximación de la legislación de los Estados miembros en cuanto a la obligación de suscripción de un seguro de responsabilidad civil para la circulación de vehículos automóviles, así como el control del cumplimiento de dicha obligación.

Primera Directiva: DIR72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad<sup>1</sup>:

Uno de los principales anhelos de los Estados miembros de la Unión Europea (y en su momento de la CEE) en su camino hacia la construcción de una Europa más unida, ha sido la aproximación de las legislaciones de sus distintos integrantes, de manera que sea posible llegar a una supresión de controles fronterizos dentro de su territorio, los cuales representan un obstáculo importante para conseguir la libre circulación de personas y mercancías. En el ámbito automovilístico, los controles fronterizos tenían por finalidad controlar que los vehículos que circulaban por más de un Estado miembro tuvieran el Certificado Internacional de Seguro, comúnmente conocido como “carta verde”.

Esta primera directiva buscaba la supresión de los controles fronterizos con la adopción de diferentes medidas. Una de las más destacadas fue imponer de forma

---

<sup>1</sup>Vid.<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:31972L0166>

obligatoria la cobertura de responsabilidad civil para los vehículos, a todos los Estados integrantes de la entonces CEE, de forma que se instaba a que dichos países traspusieran a su legislación nacional la obligación que tendrían todos los propietarios de vehículos de contratar un seguro obligatorio de responsabilidad civil, exigiéndoles únicamente que la cobertura se extendiera a los daños causados en territorio de cualquiera de los Estados miembro, dejándoles libertad en cuanto a la regulación de su contenido, en aspectos tales como límites de cobertura, daños personales o patrimoniales cubiertos, exclusiones, etc. La Comisión Europea pretendía iniciar un largo camino, previsiblemente complejo por la disparidad de legislaciones implicadas, por lo que de momento se dio por satisfecha con la puesta en marcha de esta medida concreta. Junto a ella, en esta primera directiva es destacable la conceptualización de determinados aspectos que irán ganando importancia con el tiempo, entre otros el de <<estacionamiento habitual>> del vehículo, que sirve para determinar los vehículos que pueden circular libremente por el territorio de la CEE ya que su responsabilidad civil se encuentra cubierta por la medida antes mencionada, instituida por el Consejo .

Segunda Directiva: DIR84/5/CEE, de 30 de diciembre de 1.983 relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles<sup>2</sup>:

En su interés por continuar la senda de la primera directiva respecto a la aproximación legislativa, y teniendo en cuenta el tiempo transcurrido desde su publicación, esta segunda Directiva tiene como finalidad concretar determinados aspectos que hasta ese momento eran decisión interna de cada uno de los Estados miembro.

El artículo 1.1 establece que el seguro obligatorio de responsabilidad civil de automóviles debe cubrir tanto los daños corporales como los materiales. El artículo 1.2

---

<sup>2</sup>Vid.<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:31984L0005>

fija los límites cuantitativos mínimos de las coberturas, consignando 350.000€<sup>3</sup> por víctima en concepto de daños corporales, y 100.000€ por cada siniestro en concepto de daños materiales, con independencia del número de víctimas. Por tanto, las legislaciones nacionales deben aprobar normas que respeten dichos límites, si bien éstos son completamente independientes del régimen de responsabilidad civil que cada legislación nacional determine.

Además, esta segunda directiva aborda también la prohibición de que el Seguro Obligatorio de Automóviles contemple cláusulas que excluyan de su cobertura los daños, personales o materiales, producidos por un conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de otras sustancias tóxicas.<sup>4</sup>

Asimismo, introduce la obligación para los Estados miembros de crear un organismo de garantía para el caso de siniestros ocasionados por vehículos no asegurados.

Tercera Directiva: DIR 90/232/CEE del Consejo de 14 de mayo de 1990 relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles<sup>5</sup>:

Prevé la cobertura de daños personales sufridos por todos los ocupantes del vehículo a motor con el seguro de responsabilidad civil, excepto los sufridos por el conductor o por aquellos ocupantes que conocieran que el vehículo es conducido por persona no autorizada de forma expresa o tácita, y que a pesar de ello voluntariamente adopten la posición de ocupantes. Esta previsión se justificó años más tarde, concretamente en 2004, por el Dictamen del Consejo Económico y Social (CES) de la UE (D 89/C 159/2004), cuya relevancia no se discute, teniendo en cuenta que todavía

---

<sup>3</sup>En su redacción original figura como moneda el ECU, si bien el Reglamento (CE) núm. 1103/97 del Consejo, de 17 de junio de 1997, dispuso que toda referencia al ECU que figure en un instrumento jurídico se entenderá hecha al euro a un tipo de un euro por un ECU.

<sup>4</sup>En este sentido se pronuncia la STJCE de 28 de marzo de 1996 (Sala 5ª, asunto Ruiz Bernáldez)

<sup>5</sup> Vid.<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:31990L0232>

había países comunitarios cuya legislación sobre seguro obligatorio de automóviles no hacía extensible ex lege la cobertura del seguro a los pasajeros<sup>6</sup>.

Cuarta Directiva: DIR 2000/26/CE, de 16 de mayo de 2.000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos de motor y por la que se modifican las Directivas del Consejo 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo<sup>7</sup>:

Una de las novedades de esta Directiva reside en que las compañías aseguradoras adquieren la obligación de nombrar a un <<representante para la tramitación y liquidación de siniestros>>, cuyo régimen jurídico regula el artículo 4, de forma que cualquier perjudicado por un accidente de circulación acaecido en un Estado miembro distinto al de su residencia, pueda reclamar en su país de residencia ante dicho representante de la aseguradora del conductor responsable del siniestro, el cual debe tener otorgados poderes suficientes, con la finalidad de poder satisfacer íntegramente la reclamación de indemnización del perjudicado.

Otra novedad relevante la constituye la obligación de la compañía aseguradora o su representante por la que, si una víctima de accidente de circulación en el que la responsabilidad se haya determinado y el daño se haya cuantificado, se dirige a alguno de ellos reclamando una indemnización, deben trasladarle una <<oferta motivada de indemnización>>. En caso de que alguno de los presupuestos no se cumpla o se rechace la indemnización, la entidad aseguradora o su representante deben elaborar y entregar una <<respuesta motivada>> a la reclamación interpuesta. El plazo para cumplir esta obligación es de tres meses en cualquiera de los dos supuestos contemplados<sup>8</sup>.

---

<sup>6</sup>Vid en este sentido, REGLERO CAMPOS, L. F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Segur*, Thomson-Aranzadi, Cizur Menor, 2004, pág.86.

<sup>7</sup> Vid. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1461580065592&uri=CELEX:32000L0026>

<sup>8</sup>Vid al respecto MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por Accidentes de Circulación: la concurrencia de causas*, Thomson Reuters – Aranzadi, Cizur Menor, 2009, pág. 368.

Estas medidas se incardinan en el auge que en los últimos años, y por impulso de las Instituciones de la UE, ha tenido la mediación, figura jurídica que pretende la solución de conflictos evitando la vía judicial.

Quinta Directiva: DIR2005/14/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005 que modifica las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles:

Carece de contenido sustantivo propio, ya que se dicta para modificar aspectos concretos de las cuatro Directivas anteriores, destacando entre dichas reformas por su relevancia las relativas a exclusiones de aseguramiento, nuevos límites cuantitativos de cobertura, actualización automática de límites indemnizatorios mínimos del seguro obligatorio, prohibición de oponer determinadas cláusulas (llamadas “limitativas” de los derechos del asegurado), así como la protección a peatones y ciclistas, colectivos que precisan una protección reforzada, al ser los que mayores daños personales sufren, en los accidentes de circulación.

## 2.- Normativa interna

Si en el anterior epígrafe hemos dado cuenta de los más relevantes instrumentos comunitarios que en el seno de las Instituciones europeas se han preocupado por homogeneizar la regulación de la responsabilidad civil en el ámbito automovilístico, interesa ahora llamar la atención sobre la profusa legislación ad hoc dictada en nuestro ordenamiento jurídico interno.

La evolución de la regulación española de esta materia se traduce en las normas que, cronológicamente enumeradas, pasamos a analizar a continuación.

Ley 122/1962, de 24 de diciembre, de Uso y Circulación de Vehículos a Motor<sup>9</sup>(en adelante LUCVM). Se promulga como consecuencia del aumento del parque automovilístico en España, debido al desarrollo de la industria y la apertura del régimen a una economía de mercado, lo que inevitablemente llevó aparejado un incremento exponencial de los accidentes de circulación, de suficiente importancia como para que el Gobierno decidiera regular dicho sector mediante Ley<sup>10</sup>.

Con el fin de garantizar una adecuada protección a las víctimas de accidentes de circulación, la LUCVM incluyó innovaciones en distintos órdenes jurisdiccionales como el penal o procesal, y dentro del orden civil, entre otras cuestiones, previó la instauración de un seguro obligatorio, la creación del Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, la solidaridad de los responsables de daños ocasionados por accidentes de circulación, y la acción directa del perjudicado contra la entidad aseguradora del responsable. Asimismo, introdujo la responsabilidad objetiva atenuada o derivada del riesgo que se crea con la circulación de vehículos a motor, que analizaré con más profundidad en el Capítulo IV<sup>11</sup>.

La Disposición Final quinta de esta Ley autorizó al Gobierno para que estableciera la regulación del Seguro Obligatorio y del Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, y cumpliendo dicho mandato, el Gobierno promulgó el Decreto de 1964 al que seguidamente nos referimos.

Decreto 3787/1964, de 19 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil derivada del uso y circulación de

---

<sup>9</sup> BOE núm. 310, de 27 de diciembre de 1962.

<sup>10</sup> La Exposición de Motivos de la Ley indica: “*El constante aumento del tráfico, consecuencia del uso, cada vez más frecuente, de vehículos de motor, el progreso y perfeccionamiento ininterrumpido de la técnica automovilística y las necesidades de la vida moderna han provocado una situación de hecho que constituye una seria preocupación para los Gobiernos de todos los países ante el número de víctimas y daños materiales que ocasiona, en constante progresión, con grave quebranto para la seguridad de las personas y la economía nacional*”.

<sup>11</sup> Vid. DE DIOS DE DIOS, M.A., *Culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación*, La Ley, 2012, pág. 39.

vehículos a motor<sup>12</sup>. Regula aspectos relativos al comúnmente conocido como SOA, configurándolo como una modalidad de seguro privado en el que se limita la disponibilidad de las partes, propia de este tipo de contratos, atendiendo a que su finalidad es la protección de las víctimas de accidentes de circulación, propugnando que son nulos los pactos contrarios a lo establecido en la Ley, simplificando el título del contrato, denominado “certificado de seguro”, que en atención a los principios de rapidez y simplicidad en la comprobación de la obligación aseguradora, se considera el único medio extraprocésal para probar la existencia de SOA.

No obstante, al estar limitado legalmente, los daños que excedan de los límites establecidos en el SOA, podrán ser cubiertos a través de un seguro voluntario de responsabilidad civil.

Por tanto, se puede afirmar que este Decreto es el primero que regula la forma de cumplimiento de sus obligaciones por parte del Estado, en materia de accidentes automovilísticos, y que desarrolla las funciones del Fondo Nacional de Garantía de los Riesgos de la Circulación (actualmente denominado Consorcio de Compensación de Seguros), cuya importancia en este ámbito está fuera de toda duda.

Decreto 632/1968 de 21 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor<sup>13</sup>.

Se compone de dos títulos, el primero llamado “De la ordenación civil”, que aborda la ordenación civil y el seguro obligatorio. El título II está dedicado a la “Ordenación Civil Procesal”, conteniendo las llamadas “diligencias preparatorias” y el ejercicio judicial de la acción ejecutiva, estando vigentes estas normas procesales (con pequeñas modificaciones) hasta 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.

---

<sup>12</sup> BOE núm. 288, de 1 de diciembre de 1964

<sup>13</sup> BOE núm. 85, de 5 de abril de 1968.

Real Decreto Legislativo 1301/1986, de 28 de junio, por el que se adapta el Texto Refundido de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos a Motor al ordenamiento jurídico comunitario.

El punto de partida de esta norma jurídica se encuentra en la Ley 47/1985, de 27 de diciembre, de Bases de delegación al Gobierno para la aplicación del Derecho de las Comunidades Europeas, que autorizaba al Gobierno a dictar normas con rango de Ley en el ámbito de las competencias del Estado, sobre materias reguladas por las Leyes incluidas en su Anexo, entre las que se encontraba la LUCVM, con el fin de adecuarlas al ordenamiento jurídico comunitario, en la medida en que tales materias resulten afectadas por el mismo. Con el objetivo de cumplir con las exigencias comunitarias y adaptar la primera y segunda Directivas arriba referenciadas al ordenamiento español como consecuencia del ingreso de nuestro país en la CEE el 1 de enero de 1986, se promulgó el Real Decreto Legislativo 1301/1986, de tal forma que España se integró en el sistema de supresión del control del aseguramiento, que entró en vigor en nuestro país el 1 de julio de 1986, como aspecto más importante de la adaptación de la primera directiva, siendo los aspectos más destacados de la nueva normativa interna respecto de la adaptación de la segunda Directiva, por un lado la elevación de los límites cuantitativos de cobertura vigentes en nuestro país en ese momento, optando nuestro legislador, dentro de las posibilidades ofrecidas por el art. 1.2 de la segunda Directiva, por indemnizar con una cantidad determinada por cada víctima, con independencia del número de víctimas en cada accidente, y por otro lado la cobertura dentro del SOA tanto de los daños personales y como de los daños materiales en los términos y con la extensión prevista en la Directiva, siendo este aspecto de la inclusión de la cobertura de daños materiales lo verdaderamente novedoso y relevante en nuestra normativa interna.

La Disposición Adicional de este R.D. Legislativo contemplaba la necesidad de dictar normas de desarrollo de los preceptos contenidos en el mismo, por lo que se promulgó el Real Decreto de 1986 del que seguidamente nos ocupamos.

Real Decreto 2641/1986, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro de Responsabilidad Civil derivada del Uso y Circulación de Vehículos de Motor, de suscripción obligatoria<sup>14</sup>.

Este Reglamento se configura como una revisión total del Decreto 3787/1964, arriba referenciado, vigente hasta ese momento, por el que se adapta lo dispuesto en las Directivas primera y segunda en lo relativo a la obligación de suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad civil, conocido como SOA, introduciendo en nuestro ordenamiento jurídico conceptos que con el paso de los años y con las actualizaciones correspondientes, se han revelado de sumo interés en el ámbito de la responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación, tales como <<hecho de la circulación>> o <<vehículo a motor>>, que desarrollaré más adelante.

Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.<sup>15</sup>

Marca el comienzo de lo que diversos autores denominan “tercera etapa” de la responsabilidad civil automovilística, origen de la regulación actual en este ámbito. Modificó diversas disposiciones del sector asegurador en general, y circunscribiéndome al objeto de este trabajo, introdujo en el ordenamiento español lo establecido por la tercera Directiva 90/232/CEE; entre otros aspectos, merece la pena destacar que amplía el sistema obligatorio de cobertura, de forma que respecto a los daños personales sólo quedan excluidos del SOA los sufridos por el conductor del vehículo responsable del accidente.

Esta Ley 30/1995, de 8 de noviembre, vino a incluir probablemente como principal novedad, un anexo que denomina “Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación”, en el que se recoge un sistema legal de delimitación cuantitativa del importe de las indemnizaciones exigibles como consecuencia de la responsabilidad que se pueda derivar de la ocurrencia de accidentes de circulación con vehículos a motor.

---

<sup>14</sup> BOE núm. 313, de 31 de diciembre de 1986.

<sup>15</sup> BOE núm. 268, de 9 de noviembre de 1995.

Ley 44/2002, de 22 de noviembre, de medidas de reforma del sistema financiero<sup>16</sup>

Promulgada por la necesidad de adaptar al ordenamiento jurídico español la cuarta Directiva, creó un nuevo Título III en la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (“De los siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado”), además de procurar la protección de víctimas denominadas “transeúntes”, dotando a las víctimas de accidentes de circulación de instrumentos que les permitieran reclamar en su país de residencia los daños sufridos en un Estado distinto, consistentes en la implementación, por parte de las compañías aseguradoras de los Estados integrantes del Espacio Económico Europeo, de la figura del “Representante para la tramitación y liquidación de siniestros”, así como de un organismo de indemnización y de información en cada uno de los Estados miembros.

Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados<sup>17</sup>.

Esta ley agiliza algunos aspectos del procedimiento para sancionar el incumplimiento de la obligación de asegurar el vehículo y faculta al Gobierno para que en el plazo de un año aprobara el Estatuto legal del Consorcio de Compensación de Seguros.

Además, la Disposición final 1ª autoriza al Gobierno para que, en el plazo de un año desde su entrada en vigor, elabore y apruebe un Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (LRCSCVM), que sustituyera al Decreto 632/1968 cuyas sucesivas modificaciones, unidas a la dispersión normativa, hacían excesivamente compleja la regulación normativa sobre el asunto. En cumplimiento de dicho mandato, el Gobierno promulgó el Real Decreto Legislativo 8/2004, al que de inmediato pasamos a referirnos.

---

<sup>16</sup> BOE núm. 281, de 23 de noviembre de 2002.

<sup>17</sup> BOE núm. 265, de 5 de noviembre de 2003.

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 (LRCSCVM)<sup>18</sup>.

En virtud del RD Legislativo 6/2004, de 29 de octubre<sup>19</sup>, se deroga casi completamente la Ley 30/1995, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados y todo su contenido pasa, con la misma estructura que aquella tenía correspondientemente actualizada y con la inclusión de normativa dispersa en otras disposiciones, a integrarse en el RD Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, con la denominación que figura en su título, y que regula muchos de los conceptos jurídicos analizados en el presente trabajo.

Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y el Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre.

Su importancia deriva del hecho de que es la Ley que traspone al ordenamiento jurídico español la quinta Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las cuatro Directivas anteriores relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles. Entre otros aspectos, incorpora la obligación de presentar, por parte de las compañías aseguradoras, una “oferta motivada” de indemnización en un plazo máximo de tres meses desde que reciban la reclamación hecha por el perjudicado, siempre y cuando se haya determinado la responsabilidad del siniestro y se haya cuantificado el daño del mismo, obligando en caso contrario a presentar una respuesta motivada a todo lo planteado en la reclamación.

---

<sup>18</sup> BOE núm. 267, de 5 de noviembre de 2004.

<sup>19</sup> BOE núm. 267, de 5 de noviembre de 2004.

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<sup>20</sup>.

Desarrolla el ámbito material de la LRCSCVM, definiendo, entre otros, los conceptos de <<vehículo a motor>> y de<<hecho de la circulación>>, claves en este ámbito y que trataré en profundidad en el capítulo III de este trabajo. Además, regula determinados aspectos de la oferta motivada que deben hacer las aseguradoras a los perjudicados por accidente de circulación, así como la respuesta motivada. Estructura de forma sistemática la documentación relativa a la tenencia del seguro y la que acredita su vigencia, y contiene el régimen actual del Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA) que permite un control inmediato, a través de diversos medios informáticos, por parte del Organismo Central Dirección General de Tráfico, de los vehículos que están asegurados y los que no, de forma que con los años se ha convertido en una herramienta sumamente útil para retirar de la circulación aquellos vehículos cuyos propietarios no cumplen con la obligación de aseguramiento de los mismos, sin obviar que a consecuencia de la situación económica actual, todavía existe un porcentaje nada despreciable de vehículos que circulan sin estar asegurados.

Ley 35/2015, de 22 de septiembre de 2015, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.<sup>21</sup>

El nuevo sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, aprobado por esta Ley, sustituye al denominado “baremo de tráfico”, recogido como anexo en la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, cuyo texto refundido fue aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y se incorpora a la citada Ley como el nuevo Título IV, compuesto por 112 artículos y un esquema en forma de tabla, que complementa el texto articulado.

---

<sup>20</sup> BOE núm. 222, de 13 de septiembre de 2008.

<sup>21</sup> BOE núm. 228, de 23 de septiembre de 2015.

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.<sup>22</sup>

Esta nueva Ley de Seguridad Vial ha entrado en vigor el 31 de enero de 2016, y deroga el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprobó la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor así como las leyes que sucesivamente lo han ido modificando.

---

<sup>22</sup>BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015.

## **CAPÍTULO II. PRESUPUESTOS GENERALES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL: SU PROYECCIÓN PARTICULAR A LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO**

Es prácticamente unánime la doctrina al considerar que los tres presupuestos de la responsabilidad civil -esto es, los elementos necesarios para que surja la obligación de indemnizar a la persona perjudicada dentro de la responsabilidad extracontractual- son la acción u omisión humana, el daño y el nexo causal. Si bien los dos últimos son presupuestos que generan debate doctrinal y en los que se pueden plantear problemas, el primero goza de pacífico reconocimiento en el ámbito civil, al contrario de lo que ocurre en el orden jurisdiccional penal, donde la acción u omisión presentan multitud de matices y generan grandes controversias y discusiones dogmáticas.

### **1.-Acción u Omisión**

En el ámbito de la responsabilidad civil en general, y también en el campo particular de la responsabilidad civil derivada de accidentes de circulación, los autores comúnmente definen la acción como aquel acto humano voluntario consistente en hacer algo (interviniendo por regla, culpa o negligencia ex artículo 1902 CC) , y la omisión para aludir a la conducta consistente en no hacer algo a lo que se está obligado por un deber de diligencia mínimo exigible (concurriendo asimismo como regla, culpa o negligencia, ya que de mediar dolo en cualquiera de los dos elementos, estaríamos ante un ilícito penal).

### **2.- Daño**

Daño es toda lesión o menoscabo que sufre una persona, a consecuencia de la ocurrencia de un evento, tanto en sí misma, a nivel físico o moral, como en su patrimonio, que no tiene la obligación jurídica de soportar. Esta es la clásica definición

jurídica de daño aceptada unánimemente por la doctrina<sup>23</sup>, que se asemeja a la acepción común o vulgar del término, por lo que, a priori es necesario ahondar más en los presupuestos necesarios para considerar un daño como relevante en el ámbito civil.

La finalidad de la responsabilidad civil es reparar el daño que se haya causado, para lo que es requisito indispensable que exista un responsable de dicha causación. Para que un daño sea reparable y, por tanto, entre en juego la responsabilidad civil extracontractual, es preciso que sea un daño cierto, ya sea económico o moral; además debe ser directo y cuantificable. La jurisprudencia ha ido modulando estos requisitos al objeto de impedir que todo daño producido sea objeto de una reclamación de indemnización o resarcimiento, en definitiva, de reparación, ya que el incremento exponencial de accidentes de circulación unido a la obligatoriedad de aseguramiento, han coadyuvado a que se perciba un ambiente socialmente favorable a la reclamación de indemnizaciones por responsabilidad civil extracontractual en situaciones en las que no se ha causado el daño que se aduce, o no en la gravedad que se pretende, lo que resulta contraproducente para la sociedad en general, y para los individuos en particular, por los sobrecostes que dicha conducta reprochable ocasiona.

Para ello es importante tener en cuenta, en cada concreto accidente de circulación acaecido, la concurrencia de los tres requisitos del daño, antes mencionados, que la doctrina<sup>24</sup> analiza con las siguientes precisiones.

El daño cierto es aquel que efectivamente se produce, el daño real, no inventado o imaginado. Para que sea reparable, es unánime la jurisprudencia al señalar que el daño debe ser probado, y una vez probado no hay límite en cuanto al tipo de daño que se reclama, problema distinto será su incardinación en alguna de las categorías indemnizables que prevé el legislador. En cuanto a la valoración de dicha prueba, la Sala 1ª de lo Civil del Tribunal Supremo ha establecido como doctrina que la

---

<sup>23</sup> Vid, entre otros, BUSTO LAGO, J.M. y REGLERO CAMPOS, L.F., (coordinadores), *Lecciones de Responsabilidad Civil*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2013, pág.82.

<sup>24</sup> Vid al respecto BUSTO LAGO, J.M., y REGLERO CAMPOS, L.F. (coordinadores), *Lecciones de Responsabilidad Civil*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2013, pág.83.

apreciación soberana y discrecional de este requisito corresponde al Juez de Instancia. Así lo establece, entre otras, la STS de 22 de mayo de 1995 (RJ 1995, 4089) que detalla lo siguiente: “se reitera una vez más, que el arbitrio de que gozan los Tribunales para apreciar ese “quantum” es análogo en ambos casos (sería ocioso reiterar que ese común tratamiento se refiere a las consecuencias de reparación económica tanto de los daños materiales como morales procedentes de culpa extracontractual o contractual, porque por esa discrecionalidad enjuiciadora de los Tribunales pueden cuantificar lo mismo en términos análogos en una responsabilidad u otra), por cuanto lo importante es que se demuestre o se pruebe la realidad de tales daños tanto económicos como morales”, donde se comprueba que en la apreciación de la certeza del daño rige el principio de libre valoración de la prueba.

En el ámbito de los accidentes derivados de circulación de vehículos, además de la prueba de la certeza del daño, tiene una importancia capital el hecho de probar que el daño cuya reparación se reclama ha sido ocasionado exactamente en el accidente ocurrido y por el que se reclama, lo que nos lleva a realzar la importancia de medios de prueba tales como el atestado policial que, a pesar de tener el valor genérico de denuncia, en este ámbito ve reforzado dicho valor, ya que se persona en el lugar de ocurrencia inmediatamente un agente de la autoridad que deja constancia gráfica de los daños que presentan los vehículos implicados, y en el caso de accidentes con fallecidos, elabora un completo informe técnico relativo al mismo, en el que usando multitud de métodos técnico-científicos, explican la secuencia de ocurrencia del accidente así como los daños producidos en cada uno de los momentos del mismo, facilitando de ese modo la labor de apreciación del Juez de Instancia.

Otro problema relativo a la certeza del daño, se deriva de que en ocasiones el daño personal producido en un accidente de circulación es difícilmente evaluable en ese instante, al presentar la víctima secuelas no estabilizadas, lo que matiza el carácter absoluto que se le da a este presupuesto, habiendo sido resuelto por la jurisprudencia en el sentido de admitir que la certeza del daño puede quedar diferida en el tiempo<sup>25</sup>, de

---

<sup>25</sup> En este sentido se pronuncia VICENTE DOMINGO, E., “El Daño”, en *Lecciones de Responsabilidad Civil*, coordinado por BUSTO LAGO, J.M., y REGLERO CAMPOS, L.F, 2013, pág.73

forma que se establece la existencia del daño y se deja en suspenso su cuantificación definitiva.

Que el daño sea directo implica que debe existir una relación entre el hecho natural ocasionado y la persona del perjudicado, que debe ser titular del bien jurídico que se trata de proteger con la reparación del daño. En cierto modo, es un criterio muy próximo al nexo causal, que como presupuesto de responsabilidad civil analizaré más adelante. Dentro del ámbito automovilístico, en la delimitación de la titularidad de los daños personales no hay controversia. En los daños materiales, este criterio hace referencia, habitualmente, al titular del vehículo, de la vía, de inmuebles u otros que puedan resultar dañados a consecuencia de un accidente de circulación, ocasionando cuestiones incidentales en procesos civiles el hecho de determinar quién es el sujeto pasivo legitimado para reclamar y, en su caso, recibir la indemnización correspondiente a la reparación del daño causado.

Una somera consideración merece la exigencia de que el daño sea cuantificable, que, como es obvio consiste en valorarlo económicamente. En el caso de los daños patrimoniales no se plantean problemas o dificultades al respecto, ya que cualquier bien material tiene un valor que podrá ser determinado, con relativa facilidad, por un perito cuyo informe servirá de base para reparar. Completamente distinto es el caso de los daños personales, y dentro de ellos, de modo especial los daños morales, muy complejos de cuantificar al tener lugar en la esfera más íntima de la persona.

El ámbito de la responsabilidad civil por accidentes de circulación es el único que cuenta con un sistema de valoración de daños y perjuicios personales dentro de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (sistema valorativo, hoy recogido en la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación –el tradicionalmente llamado “baremo”-) que viene a minimizar la complejidad antes apuntada, ya que en él se establece de modo objetivo el valor de cada tipo de daño personal, incluyendo los daños morales.

Dentro del daño, el legislador diferencia dos categorías o tipos básicos, los daños personales y los daños patrimoniales. Dentro de los personales está por un lado el daño corporal o físico, consistente en toda lesión a la vida o integridad física de la persona; y por otro lado, el daño moral, que nuestro Tribunal Supremo define como “la zozobra, la lesión de los sentimientos o de los afectos de una persona” -en definitiva, una amplísima categoría de situaciones que la doctrina ha bautizado como el “pretiumdoloris” o precio del dolor-. Si bien la categoría del daño moral se halla admitida jurisprudencialmente en España desde tiempos ya añejos –siendo cita clásica la pionera STS de 6 de diciembre de 1912-, su concepción ha ido evolucionado con el tiempo hacia una postura más aperturista en el sentido de admitir un mayor número de supuestos; postura que, en ocasiones, es excesivamente laxa, lo que ha conducido a que se llegue a veces a tildar el daño moral como un auténtico “cajón de sastre”. Con todo es preciso para su reparación que se pruebe el daño moral realmente padecido; es decir, no toda situación que objetivamente pueda parecer dañosa para una persona es sin más susceptible de ser resarcida como daño moral<sup>26</sup>.

En el ámbito de la responsabilidad civil por accidentes de circulación, el sistema de valoración de daños y perjuicios personales desarrollado en la Ley 35/2015, de 22 de septiembre<sup>27</sup>, incluye tanto la muerte como las lesiones dentro de los daños corporales, mientras que el perjuicio patrimonial es contemplado a través de dos figuras con gran tradición en nuestro ordenamiento jurídico, recogidas en el art. 1106 del Código Civil, cuales son el daño emergente y el lucro cesante. El primero es el valor de la pérdida que se ha sufrido, el coste de reparación o reposición, lo que en el ámbito de la circulación se refiere concretamente a los gastos en los que se incurre a consecuencia del accidente, y que el perjudicado o un tercero tienen que asumir, siendo gastos efectivamente realizados cuya prueba documental es relativamente sencilla sencilla<sup>28</sup>.

Por su parte, el lucro cesante está definido en art. 1106 CC como la ganancia que haya dejado de obtener el acreedor, y doctrinalmente se configura como la ganancia dejada de obtener o la pérdida de ingresos, como consecuencia directa e inmediata del

---

<sup>26</sup> Tal como establece, entre otras, STS de 30 de julio de 1999 (RJ 1999, 5726).

<sup>27</sup> BOE núm. 228, de 23 de septiembre de 2015.

<sup>28</sup> Tal como señala STS de 18 de noviembre de 1986 (RJ 1986, 6441)

hecho lesivo<sup>29</sup>. Tiene claramente una proyección de futuro, con la consiguiente dificultad en cuanto a la prueba.

### 3.- Nexo causal

También llamado relación de causalidad, es el tercer presupuesto necesario para que nazca la responsabilidad civil extracontractual. Consiste en que el daño se haya producido como consecuencia directa de una acción u omisión del sujeto responsable, esto es, debe haber una relación de causa-efecto entre la conducta de un sujeto y el daño que se le imputa.

En el ámbito de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, la relación de causalidad supone la adecuación del supuesto de hecho al ámbito material contemplado por la norma especial, de forma que, en principio, estaría presente siempre que el accidente sea ocasionado por un vehículo a motor y que haya sucedido con motivo de un hecho de la circulación.<sup>30</sup>

El nexo de causalidad en el ámbito de los accidentes de circulación se convierte en uno de los elementos más problemáticos y abiertos a discusión. De ahí que diversos autores afirmen que es el caballo de batalla procesal, ya que antes de avanzar en las diversas teorías sobre la relación de causalidad<sup>31</sup>, que dividen a la doctrina, es necesario determinar la relación de causalidad entre acción u omisión del responsable y el daño sufrido por el perjudicado, teniendo en cuenta que la carga de la prueba recae en el perjudicado. En este punto, cobran enorme relevancia las pruebas periciales; y así,

---

<sup>29</sup> Sobre este concepto, vid. entre otros autores, VICENTE DOMINGO, E., El Daño, en *Lecciones de Responsabilidad Civil*, BUSTO LAGO, J.M. y REGLERO CAMPOS, L.F. (coordinadores), Thomson Aranzadi, Cizur Menor, 2013, págs. 77-78

<sup>30</sup> Vid. REGLERO CAMPOS, L.F, *Accidentes de circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, 2004, págs. 228-230.

<sup>31</sup> La doctrina, mayoritariamente, considera tres teorías, la individualizadora, la de la equivalencia de las condiciones y la de causalidad adecuada. Vid, entre otros, YZQUIERDO TOLSADA, M., *Responsabilidad Civil Extracontractual Parte general*, Dykinson, Madrid, 2015, p.188-196.

concretamente en los daños personales es de gran importancia el informe presentado por el médico forense o médico de parte, con la pertinente acreditación profesional para la valoración de este tipo de lesiones, a través del que se debe establecer un nexo causal médico entre las lesiones reclamadas y el concreto accidente de tráfico objeto del proceso<sup>32</sup>, sin que esto implique un pronunciamiento jurídico sobre la existencia del nexo de causalidad, para el que deben tenerse en cuenta, además de los informes médicos, otro tipo de actuaciones.<sup>33</sup>

---

<sup>32</sup> Sobre el particular, vid. LARROSA AMANTE, M.A., “El nexo de causalidad en las colisiones por alcance a baja velocidad”, en *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, tercer trimestre 2013, págs.9-32.

<sup>33</sup> Vid. SAP Murcia (sección 5ª), de 12 de febrero de 2013 (ROJ 380/2013)

### **CAPÍTULO III. CONCEPTOS CLAVE Y PRINCIPIOS ESENCIALES EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA CIRCULACIÓN AUTOMOVILÍSTICA.**

En el presente capítulo abordaré varios conceptos y principios fundamentales en la responsabilidad civil automovilística. De ellos, los dos primeros conceptos (<<vehículo a motor>> y <<hecho de la circulación>>) constituyen la columna vertebral de la responsabilidad civil en la circulación con vehículos a motor, y son los dos presupuestos que de manera ineludible deben estar presentes en un concreto supuesto de hecho, para que sea aplicable la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor y el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, lo que implica que conforman el ámbito material de la responsabilidad civil en accidentes de circulación.

Delimitar el ámbito material de aplicación tiene gran importancia a efectos de determinar los daños ocasionados por un vehículo a motor con motivo de un hecho de la circulación, ya que, entre otras cosas, determinará los supuestos en que es aplicable el sistema especial de responsabilidad en la circulación de vehículos a motor, los accidentes cuyas consecuencias están amparadas por el Seguro Obligatorio de Automóviles, aquellos en los que entra en juego el Consorcio de Compensación de Seguros en el supuesto de no aseguramiento del vehículo responsable, etc.

#### **1.-La noción de <<vehículo a motor>>**

Este concepto aparece por primera vez definido en el Real Decreto 3787/1964, de 19 de noviembre, que fue el primer Reglamento del Seguro Obligatorio del Automóvil, y su artículo 6 hablaba de “todo aparato o artefacto apto para circular por las vías públicas”, concepto sumamente abierto, que provocaba situaciones conflictivas debido a su poca concreción.

Con el paso del tiempo, este concepto se ha ido restringiendo y aclarando, y así, el artículo 5 del Real Decreto 2641/1986, de 30 de diciembre, que aprueba el

“Reglamento de Responsabilidad Civil derivada del uso y circulación de vehículos a motor, de suscripción obligatoria” dispone que “tienen la consideración de vehículo a motor, a los efectos de la obligación de estar asegurado, los ciclomotores y todo vehículo terrestre automóvil que esté accionado por una fuerza mecánica, así como sus remolques incluso no acoplados . . .”, definición que se ajusta mejor al principio de seguridad jurídica, al delimitar exactamente qué tipo de vehículos están incluidos en el ámbito de aplicación de la responsabilidad civil automovilística.

El Real Decreto 7/2001, de 7 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, regula en su artículo 2 el concepto de vehículo a motor, percibiéndose la adaptación cada vez mayor a las exigencias de la legislación de tráfico sobre lo que debe entenderse por vehículo apto para circular por las vías públicas.

Finalmente, el Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el actualmente vigente Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, dispone en su artículo 1: “1. Tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la obligación de aseguramiento, 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”.

Esta redacción pone el acento en lo anteriormente apuntado acerca de que sólo se considera vehículo a motor, a efectos de aseguramiento y la correspondiente responsabilidad civil derivada, aquellos que la legislación de tráfico considera aptos para circular por las vías públicas, privadas o de uso común. Desde la aprobación del Reglamento ha existido duda sobre si la autorización administrativa para circular se refería a la exigencia de matrícula o no.

A este respecto, la DGT ha matizado que la previsión reglamentaria se refiere a vehículos que sean susceptibles de adquirir dicha matrícula, lo que nos remite al artículo 25.2 del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, que dispone que para poner en circulación vehículos de motor, remolques y semirremolques de masa máxima autorizada superior a 750

kilogramos, será preciso que estén en posesión del certificado oficial que acredite sus características técnicas esenciales y que son aptos para circular por las vías públicas<sup>34</sup>. Dicho certificado oficial consiste en la tarjeta de inspección técnica para los vehículos, y en el certificado de características en el caso de los ciclomotores. Ambos documentos son expedidos tras los correspondientes trámites de homologación, llevados a cabo siguiendo las directrices del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

No están sujetos a la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos, que estarán cubiertos por el SOA del vehículo tractor, ni los vehículos dados de baja temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

A su vez, no están incluidos en el ámbito material del Reglamento los ferrocarriles, los tranvías ni las sillas de ruedas, de tal forma que la responsabilidad que pueda surgir con alguno de estos vehículos implicados debe ser reclamada conforme a su normativa específica o bien con arreglo al artículo 1902 del vigente Código Civil.

## 2.- El amplio concepto de <<hecho de la circulación>>

Si el anterior concepto es relevante, el concepto de <<hecho de la circulación>> puede considerarse fundamental en la responsabilidad civil automovilística, con la particularidad de que aunque está definido reglamentariamente, es la jurisprudencia, especialmente la menor, la que va dibujando los límites de una figura con un contenido muy amplio, derivado de su propia naturaleza, ya que como señala Reglero Campos “la noción hecho de la circulación tiene un carácter fáctico tan acusado que para encorsetarlo en una definición es preciso atender a una compleja serie de factores, entre los que destaca el tipo de vehículo utilizado en cada caso, cuál es la actividad que están

---

<sup>34</sup> Vid. BADILLO ARIAS, J.A. *La Responsabilidad Civil Automovilística, el hecho de la circulación*, Thomson Aranzadi, Cizur Menor, 2016, pág.498.

destinados a desempeñar o que están realizando y el lugar en el que acaece el hecho dañoso”<sup>35</sup>

El artículo 4 del Real Decreto 2641/2006, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Responsabilidad Civil derivada del Uso y Circulación de vehículos de motor, fue el que en primer lugar contempló este concepto. En la actualidad, el Real Decreto 1507/2008 por el que se aprueba el vigente Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, dispone en su artículo 2: “1.-A los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en este Reglamento, se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común”<sup>36</sup>

De esta definición llama la atención la amplia casuística que puede acoger la expresión “los derivados del riesgo creado por la conducción de vehículos a motor”, ya que los mismos pueden ser de muy diversa índole, aunque lo realmente importante es la parte que hace referencia a los lugares en los que pueden producirse distintos hechos de la circulación, circunstancia que es muy tenida en cuenta por los Tribunales a la hora de considerar una situación determinada como hecho de la circulación.<sup>37</sup>

Con todo, este artículo es más concreto en el ámbito negativo o de exclusión en su apartado 2, de tal forma que no se entienden hechos de la circulación los derivados de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, teniendo en cuenta que para considerarlas así, deben contar con la preceptiva autorización administrativa<sup>38</sup>.

---

<sup>35</sup>REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad* . . . , ob cit., pág.161.

<sup>36</sup> Sobre este particular, vid., entre otros, PINTO ANDRADE, C., *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación: resolución de conflictos*, WoltersKluwer, Hospitalet de Llobregat, 2015.

<sup>37</sup>Vid, entre otras, Sentencia A.P de Álava, Sección 1ª, de 11 de diciembre de 2006 (ROJ S.A.P VI 535/2006).

<sup>38</sup>Vid, entre otras, Sentencia A.P de León, Sección 1ª, de 18 de marzo de 2009 (ROJ S.A.P LE 314/2009).

Tampoco se consideran hechos de la circulación los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, salvo supuestos de desplazamiento de esos vehículos por las vías o terrenos públicos<sup>39</sup>, privados o de uso común, considerando tareas industriales en los procesos logísticos de distribución de vehículos todas las operaciones de manipulación de los vehículos; los desplazamientos por puertos o aeropuertos, no sometidos a la legislación de tráfico y circulación de vehículos a motor, y finalmente los que sean consecuencia de la utilización de un vehículo a motor como instrumento para la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. Respecto a esta última situación, diversos autores<sup>40</sup> consideran que el agente quiere incumplir el deber general de no dañar, y además es consciente del resultado material que supondrá su conducta dañosa, por más que no haya previsto todos los efectos o consecuencias de sus actos. El dolo directo, que es la modalidad requerida por los Tribunales para considerar excluida una situación del SOA, consiste en la voluntad inequívoca de dañar. En esta cuestión es interesante la STS, de 20 de marzo de 2013, que detalla la evolución seguida por la Sala Segunda del Tribunal Supremo respecto a la responsabilidad del SOA por los daños producidos por la utilización de un vehículo de motor exclusivamente como instrumento para la comisión de un delito doloso, al enjuiciar el caso de un individuo que cuando circulaba con su vehículo por la vía pública, decidió introducirse por una calle peatonal, y dirigir el automóvil contra los peatones que transitaban por la vía pública, a los que fue embistiendo con dolo directo de lesionarlos y dolo cuando menos eventual de causarles la muerte<sup>41</sup>.

En este supuesto de utilización de un vehículo para cometer un delito están excluidos los delitos contra la seguridad del tráfico, tipificados en los artículos 379 y siguientes del vigente Código Penal, por lo que dichas situaciones sí serán consideradas <<hecho de la circulación>>.

Como vemos la casuística es amplísima, por lo que conviene tener en cuenta los criterios seguidos por la jurisprudencia para delimitar este concepto fundamental a la

---

<sup>39</sup>Vid, entre otras, Sentencia A.P de Teruel, Sección 1ª, de 23 de septiembre de 2008 (ROJ S.A.P TE 141/2008).

<sup>40</sup>YZQUIERDO TOLSADA, M., *Responsabilidad Civil Extracontractual* . . . , ob. cit., 2015. pág.256.

<sup>41</sup>STS 365/2013 (ROJ 3064/13), de 20 de marzo de 2013.

hora de dilucidar si estamos o no ante una situación en la que es aplicable la legislación de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor y seguro obligatorio de automóviles.

### 3.- El principio de reparación íntegra del daño

En palabras del Comité de Ministros del Consejo de Europa “la persona que ha sufrido un perjuicio tiene derecho a la reparación del mismo, en el sentido de que debe reponérsele en una situación tan parecida como sea posible a la que hubiera sido la suya si el hecho perjudicial no se hubiera producido”<sup>42</sup>

La reparación del daño extracontractual está regulada de forma escueta en el artículo 1902 del vigente Código Civil, que se limita a contemplar la obligación de reparar que nace para el causante de un daño, siempre que exista culpa o negligencia por su parte, sin concretar nada más.

Por el contrario, el vigente Código Penal en su Libro I, Título V dedicado a la responsabilidad civil derivada de delitos y faltas, detalla en qué debe consistir ésta y, concretamente en el artículo 110, dispone: “ La responsabilidad establecida en el artículo anterior comprende:

1º La restitución

2º La reparación del daño

3º La indemnización de perjuicios materiales y morales.”

Al ser más completo y frecuentemente utilizado por la jurisprudencia, se configura como el punto de partida para determinar los daños que son reparables.

---

<sup>42</sup>Principio nº 1 de la Resolución 75-7, relativa a la reparación de los daños en caso de lesiones corporales y de fallecimiento, adoptada el 14 de marzo de 1975.

La LRCSCVM en su artículo 1, para delimitar qué es indemnizable y qué no, utiliza la expresión daño a las personas, y alude de forma genérica a los <daños y perjuicios>, mencionando expresamente el daño emergente, el lucro cesante, y los daños morales. A pesar de no explicitar nada respecto a los daños estrictamente corporales, tales como lesiones físicas, secuelas, etc., del precepto se infiere que tales daños son la base del concepto de “daños y perjuicios a la persona”<sup>43</sup>

En el ordenamiento jurídico español rige el principio de reparación íntegra del daño, en virtud del cual, el responsable debe indemnizar al perjudicado sólo los daños que este último haya probado; opera la llamada “tutela resarcitoria” por la que el material probatorio propuesto y admitido en el proceso tiene como finalidad obtener el resarcimiento por los daños sufridos, siendo importante también la elección de la forma de resarcimiento más oportuna, según el supuesto de hecho concreto. No obstante, la jurisprudencia constitucional considera que en materia de reparación de daños contra la vida y la integridad personal no debe confundirse la reparación íntegra del daño con la restauración del equilibrio patrimonial perdido a consecuencia de la muerte o lesiones personales padecidas. En este sentido, la STC 181/2000, de 29 de junio (RTC 2000/181) es considerada fundamental, ya que en ella el Tribunal Constitucional declara expresamente por primera vez en el ordenamiento español la obligación constitucional de proteger la vida e integridad personal, tanto física como moral, de las personas, en la que, además de reconocerse un derecho subjetivo para reclamar la reparación de los daños causados, se contiene un mandato al legislador para que articule una protección suficiente de aquellos bienes jurídicos dignos de protección<sup>44</sup>

---

<sup>43</sup>Tal como señala REGLERO CAMPOS, L.F. *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, ob.cit. 2004. pág.329

<sup>44</sup> La STC 181/2000, de 29 de junio, entiende que el artículo 15 de la Constitución Española sólo limita al legislador en dos cuestiones: en primer lugar “*que establezca unas pautas indemnizatorias en el sentido de respetuosas con la dignidad inherente al ser humano (art. 10.1 CE)*”, y en segundo lugar, “*que mediante las indemnizaciones se atienda a la integridad, según expresión literal del art. 15 CE, de todo su ser, sin disponer exclusiones injustificadas*”.

En todo caso, y a pesar de ser la regla general, algunas normas legales incluyen expresamente excepciones a este principio general del derecho español<sup>45</sup>.

No obstante en materia automovilística, el principio de reparación íntegra del daño, cuya finalidad es asegurar la total indemnidad de los daños y perjuicios padecidos, se refiere a dos tipos de perjuicios distintos, los patrimoniales y los extrapatrimoniales, disponiendo la ley que actualmente regula esta materia, que atender a estos últimos implica “compensar, mediante cuantías socialmente suficientes y razonables que respeten la dignidad de las víctimas, todo el perjuicio relevante de acuerdo con su intensidad”<sup>46</sup>.

De ello cabe inferir que el principio de reparación íntegra del daño es aplicable sin problemas a los daños de naturaleza patrimonial, mientras que no ocurre lo mismo con los daños corporales, por lo que la reparación de los primeros debe hacerse conforme a la prueba de los mismos, mientras que la de los segundos se hará conforme a baremo.

Con todo, es obvio que resulta sumamente complejo obtener la reparación absoluta del daño, volver al estado de cosas anteriores a la ocurrencia del accidente, y tal como señala el profesor Medina Crespo, la legislación vigente que regula los daños indemnizables, ajusta las indemnizaciones a las reglas y límites establecidos en el sistema y no pueden reconocerse conceptos o importes distintos de los previstos en él<sup>47</sup>.

Esta limitación normativa aviva la discusión doctrinal sobre si el sistema legal de valoración del daño es tal, o por el contrario se trata de un sistema de limitación de las indemnizaciones, que en el caso de daños patrimoniales es contrario al principio de reparación íntegra, ya que implica admitir que con independencia del importe efectivo

---

<sup>45</sup> Entre otras, en responsabilidad de daños causados por productos defectuosos, los daños materiales tienen una franquicia de 390,66€ en virtud del art. 141 del RD Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios.

<sup>46</sup> Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación (BOE núm. 228, de 23 de septiembre de 2015).

<sup>47</sup> MEDINA CRESPO, M. *El resarcimiento de los perjuicios personales causados por la muerte en el nuevo baremo de tráfico*, WoltersKluwer, Hospitalet de Llobregat (Barcelona), 2015, p. 36.

del perjuicio sufrido, no se pueda sobrepasar una cuantía, determinada de antemano en la Ley, pudiendo ser contrarias al principio de igualdad o a la normativa europea, que impide que se excluya de oficio o se limite de manera desproporcionada el derecho de la víctima a disfrutar de una indemnización.<sup>48</sup>

Dentro del nuevo sistema de valoración, y en consonancia con el espíritu que el legislador ha pretendido dar al principio de reparación íntegra del daño, se tienen en cuenta todas las circunstancias personales, familiares, sociales y económicas de la víctima, y a modo de ejemplo, considero destacable la inclusión en el mismo, dentro del perjuicio moral, del concepto de “pérdida de calidad de vida” que está delimitado por la merma que sufre la víctima en cuanto a las actividades esenciales de la vida, el desarrollo personal a través de la actividad laboral y de la actividad no laboral, y que tras su valoración con arreglo al cuadro correspondiente, da como resultado la intensidad de la pérdida de calidad de vida y que formará parte de la indemnización final a la víctima<sup>49</sup>.

#### 4.- Víctima y perjudicado: distinción y relaciones

En lo que se refiere a la legitimación pasiva, esto es, las personas legitimadas para ejercer la acción de reclamación de responsabilidad por daños ocasionados con

---

<sup>48</sup>En tal sentido se expresa el profesor MARTÍN CASALS, M. Sobre la Propuesta del nuevo “Sistema de valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en los accidentes de circulación”: exposición general y crítica. *Revista de la Asociación Española de abogados especializados en responsabilidad civil y seguro*.2014, nº 50, p.41-68.

<sup>49</sup>Sobre el tratamiento de la “calidad de vida” en el nuevo sistema de valoración de daños, resulta interesante consultar COBO PLANA, J.A., “Cómo valorar la pérdida de la calidad de vida en los artículos 107, 108 y 109 de la Ley 35/2015”, en *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, tercer trimestre 2015, págs. 19-44.

motivo de un accidente de circulación, se suele hablar de víctima o perjudicado sin distinguir convenientemente ambas figuras, que aun siendo próximas conceptualmente, no son lo mismo, de forma que se hace necesario matizar los rasgos de cada una de ellas para determinar quién tiene legitimación pasiva según la situación concreta planteada.

A esta confusión contribuye la propia LRCSCVM, cuando en su artículo 1 párrafo segundo, alude a la “culpa exclusiva del perjudicado” como una de las causas de exoneración de la responsabilidad por accidentes de circulación.

Es unánime entre la doctrina la precisión de que es víctima aquella persona que sufre directamente las consecuencias dañosas del accidente, porque participa en el mismo, y hasta es posible que con su intervención haya concurrido a causarlo. En contraposición a ésta, la figura del perjudicado tiene un sentido más amplio, incluyendo a todo aquel que padece un perjuicio como resultado del hecho dañoso, bien sea de forma directa (en cuyo caso víctima y perjudicado coincidirían) o bien sea de manera indirecta por el daño inmediatamente causado a otro, sin haber tenido participación alguna en el accidente

De tal manera que en un accidente de circulación concreto puede darse una identidad plena entre víctima y perjudicado, si la víctima no fallece, o puede que exista una víctima por un lado y uno o varios perjudicados por otro, en caso de fallecer. En este segundo supuesto, la relación entre ambos debe ser tomada en consideración en el momento de ocurrencia del accidente, y no del fallecimiento, de tal forma que como señala Reglero Campos “la precisión no es baladí, puesto que puede ocurrir que el perjudicado fallezca entre ambos momentos, por lo que si su derecho nace en el primero, lo transmite a sus herederos, cosa que no sucedería si lo adquiere cuando fallece la víctima”<sup>50</sup>.

La distinción entre ambos conceptos es especialmente importante en los supuestos en los que se produce el fallecimiento o lesiones de extrema gravedad de la víctima, ya que son situaciones en las que debe determinarse quién y en qué concepto

---

<sup>50</sup> REGLERO CAMPOS, L.F. *Accidentes de Circulación y Responsabilidad Civil...*, ob.cit. 2004. pág.358.

son acreedores del derecho de crédito frente al responsable de los daños ocasionados por el accidente de circulación, así como la transmisibilidad o no a sus herederos de dicho derecho.

El fallecimiento de una persona en accidente de circulación puede provocar un resultado dañoso para otras personas, que puede ser tanto moral (*pretiumdoloris*) como patrimonial (derivado de la desaparición de la persona de la que se dependía económicamente, o de los gastos ocasionados por la atención a la víctima que finalmente ha fallecido).

La LRCSCVM establece que el cónyuge o pareja de hecho estable, el ascendiente, descendiente o hermano y los allegados de la víctima, que acredite alguno de estos daños están legitimados para exigir su reparación.

Es relativamente frecuente que un accidente provocado por distracción del conductor, que a su vez es padre o madre de uno de los ocupantes del vehículo que fallece, por tanto víctima del accidente, dándose la circunstancia de que la misma persona ostenta la condición de responsable del accidente y perjudicado por sus consecuencias.<sup>51</sup>

## 5.- Breve aproximación al seguro obligatorio de automóviles

El Seguro Obligatorio de Automóviles (SOA) es un seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para todo propietario de un vehículo a motor<sup>52</sup>, en virtud del cual el asegurador se obliga a satisfacer la indemnización debida a un tercero como consecuencia de los daños causados con motivo de la circulación del vehículo asegurado. Además es un seguro legalmente determinado, ya que su contenido más relevante está sometido a lo regulado en la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la

---

<sup>51</sup>Vid, entre otras, Sentencia nº 116/2013 de la Sección 3ª de la Audiencia Provincial de Castellón, de 15 de marzo de 2013 (ROJ S.A.P CS 186/2013).

<sup>52</sup> Artículo 2.1 LRCSCVM y artículo 6 del RSORCVM.

Circulación de Vehículos a Motor y en el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor.

Cuando habla de propietario del vehículo la norma se refiere al propietario civil del mismo, tanto en lo relativo a obligación de aseguramiento como para determinar el sujeto responsable, siendo aclaratoria al respecto la STS de 14 de diciembre de 1998 (RJ 1998, 9432) según la cual “en el orden jurídico civil la adquisición, a título oneroso, de la propiedad de un vehículo de motor, como la de cualquier otro bien mueble o inmueble, se rige exclusivamente por la teoría del <título> y el <modo>, que consagran los arts. 609 y 1095 CC”. El hecho de que una persona figure como propietario de un vehículo en alguno de los Registros sólo tiene efectos presuntivos sobre dicha propiedad.

En virtud del artículo 1 de la LRCSCVM, su objeto es cubrir la responsabilidad civil del conductor del vehículo causante de los daños y la de su propietario (si es distinto del anterior) por los daños derivados de la circulación del vehículo asegurado.

Como se ha explicado anteriormente, los delitos dolosos contra personas y bienes cometidos con un vehículo a motor no están conceptuados como <hecho de la circulación> y por tanto no están cubiertos por el SOA, y ello es así porque un daño causado dolosamente con un vehículo a motor no puede ser considerado un riesgo creado por la circulación de vehículos de motor<sup>53</sup>, que es lo que justifica que exista un régimen de responsabilidad objetiva cuya ejecución se realiza a través del seguro obligatorio. En este mismo sentido se pronuncia la Sala segunda del Tribunal Supremo en Acuerdo del Pleno no jurisdiccional de fecha 27 de abril de 2007, en el que se explicita que la cobertura del Seguro Obligatorio del Automóvil “sólo quedará excluida excepcionalmente cuando se utilice un vehículo exclusivamente como instrumento del delito, a través de una acción totalmente extraña a la circulación”. Por el contrario, si se produce un resultado lesivo con motivo de la comisión de un delito contra la seguridad

---

<sup>53</sup> STS de 24 de octubre de 1997 (RJ 1997, 7768): “si el conductor pone en funcionamiento el vehículo con ánimo de matar o herir a otra persona, no podrá decirse que estamos ante un riesgo propio de la circulación”

del tráfico al realizar alguna de las conductas tipificadas en los artículos 379, 381 y 382 del Código Penal, tales hechos sí están expresamente cubiertos por el SOA.

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, en su artículo 1.1 establece lo que se considera, a efectos de la obligación de aseguramiento, <vehículo a motor>, excluyendo de dicha consideración, y por tanto de la obligación de asegurar los remolques, semirremolques y máquinas especiales remolcadas cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos, así como los vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

El artículo 4 de la LRCSCVM establece los límites cuantitativos de cobertura para daños, que fija para los daños a las personas un máximo de 70 millones de euros por siniestro cualquiera que sea el número de víctimas, y para los daños en los bienes 15 millones de euros por siniestro. En los supuestos poco habituales en los que la indemnización resultante supere estos límites del seguro obligatorio, el exceso sobre los mismos serán cubiertos por el seguro voluntario en el caso de que el responsable haya suscrito expresamente esta modalidad de seguro, y en caso contrario el exceso sobre las anteriores cantidades deberá ser abonado por el propio responsable del siniestro, en virtud del art. 4.3.II de la Ley.

Por lo que respecta a las exclusiones o daños no cubiertos por el SOA, el artículo 5 de la LRCSCVM dispone que no serán cubiertos por el SOA:

- 1- los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente.

Teniendo en cuenta que estamos ante un seguro de responsabilidad civil, no puede nacer un derecho de indemnización cuando no se da el requisito de la alteridad, consustancial a este tipo de seguros. En tal sentido “los perjudicados por el fallecimiento de quien con su comportamiento ocasiona su propia muerte, sea peatón o

conductor de un vehículo, carecen de derecho indemnizatorio por faltar el inequívoco requisito de la alteridad”<sup>54</sup>.

2- los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas o por los bienes de los que resulten titulares el tomador, el asegurado, el propietario o el conductor, así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores.

3- los daños con motivo de la circulación del vehículo causante, si hubiera sido robado. A los efectos de esta ley, se entiende por robo la conducta tipificada como tal en el Código Penal –incluyendo el llamado “robo de uso”-, no cualquier sustracción o apropiación ilícita del vehículo. En los supuestos de robo será de aplicación lo dispuesto en el artículo 11.1.c)., esto es, se hará cargo de su cobertura el Consorcio de Compensación de Seguros (CCS)

El CCS es una entidad pública empresarial cuyo régimen jurídico está contenido en el Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre<sup>55</sup>, y que interviene en el ámbito de la circulación de vehículos a motor en una doble faceta; por un lado como fondo de garantía, para indemnizar los daños causados por vehículo desconocido, no asegurado, robado o asegurado con entidad declarada judicialmente en concurso o sujeta a procedimiento de liquidación por encontrarse en situación de insolvencia, todo ello con arreglo al artículo 11 de la LRCSCVM; por otro lado como asegurador de vehículos cuya titularidad corresponde al Estado, a las Comunidades Autónomas o a determinados entes públicos y a vehículos de titularidad privada cuando la cobertura no haya sido asumida por la entidad aseguradora con la que el responsable del accidente contrató (en este caso, siempre dentro de los límites del SOA). La faceta de fondo de garantía del CCS en el ámbito de la circulación automovilística es una especialidad de esta materia, y no ocurre lo mismo en la práctica totalidad del resto de seguros de suscripción obligatoria.<sup>56</sup>

---

<sup>54</sup>BADILLO ARIAS, J.A. *La Responsabilidad Civil Automovilística*. ob.cit., 2016, pág.350.

<sup>55</sup>BOE núm. 267, de 5 de noviembre de 2004.

<sup>56</sup>Como destaca REGLERO CAMPOS, L.F. *Tratado de Responsabilidad Civil, tomo II*. ob.cit. 2008. pág.144.

Otra de las funciones significativas que tiene encomendada el CCS es ser el organismo encargado del Fichero Informático de Vehículos Asegurados (FIVA), que además de identificar a la entidad aseguradora de un vehículo que ha participado en un accidente, realiza la función de control de la obligación de aseguramiento. En virtud del artículo 28 del vigente Reglamento del SOA, dicho control se realizará con la colaboración entre el Ministerio de Economía y Competitividad -a través del CCS-, y el Ministerio del Interior –a través de la Dirección General de Tráfico-, que podrán cederse entre sí los datos que figuren en sus ficheros automatizados, que expresamente prevean esta cesión, respetando lo establecido en la Ley Orgánica de Protección de Datos. A nivel práctico, este control se lleva a cabo a través de una conexión directa de los medios materiales de los que dispone la DGT con el fichero FIVA, de tal manera que en tiempo real y sin necesidad de proceder a la comprobación física del documento acreditativo de tener suscrito el SOA -a través de la matrícula del vehículo- se comprueba si el mismo está o no asegurado, lo que supone agilizar los procedimientos de control.

Finalmente, y en cuanto a los efectos del incumplimiento de la obligación de aseguramiento, los mismos son de doble naturaleza:

Efectos administrativos, recogidos en el artículo 3 de la LRCSCVM, cuya sanción puede ser la prohibición de circulación del vehículo por territorio nacional, el depósito o precinto público o domiciliario del vehículo hasta tanto no se concierte el seguro o una sanción pecuniaria de entre 601 a 3.003 euros de multa, graduada según las circunstancias del caso.

Efectos civiles, ya que además de la responsabilidad directa del responsable de un accidente frente a los terceros perjudicados, el propietario de un vehículo que circule sin seguro es responsable civil subsidiario en caso de accidente del que el conductor del vehículo sea responsable, es decir, está sometido a la acción de repetición del CCS, junto con el responsable directo del accidente.

## **CAPÍTULO IV. EL <<SISTEMA>> DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN**

Cuando se habla de <<sistema>> de responsabilidad, en el ámbito del Derecho Civil, se hace referencia al título de imputación.

El título de imputación es la razón por la que el legislador considera que la persona que ha causado un daño debe indemnizarlo, es el fundamento último por el que el Derecho Civil considera que es legítimo atribuir responsabilidad a la persona que ha causado un daño.

Desde un punto de vista pragmático, es una decisión legislativa acerca de cómo distribuir los costes de los accidentes (en nuestro caso de los siniestros de circulación concretamente).

Históricamente en el Ordenamiento Jurídico español, la razón por la que se ha obligado al causante del daño a indemnizar a la víctima ha sido la culpa o negligencia del que causó el daño, imputándole la responsabilidad porque se entiende que es merecedor de reproche por no haberse comportado de manera precavida o diligente.

Cuando el título de imputación es la culpa o negligencia se habla de responsabilidad civil subjetiva.

Sin embargo, con el transcurso del tiempo y tras una larga evolución, en la actualidad existen muchos ámbitos o sectores de actividad en los que el título de imputación es el “riesgo”; si una persona realiza una actividad generadora de riesgo, y el daño se materializa, el legislador considera que el causante del daño ha de responder. En estos supuestos hablamos de responsabilidad civil objetiva

### **1.-Responsabilidad Subjetiva y Responsabilidad Objetiva**

La responsabilidad civil subjetiva es la regla general y tradicional en nuestro Derecho, y aparece consagrada en el artículo 1902 del Código Civil, que exige la

conurrencia de culpa o negligencia. Por tanto, este artículo es el que establece como regla general la responsabilidad subjetiva, la cual es aplicable a cualquier supuesto de hecho carente de regulación específica; esto es, en los casos en los que expresamente el legislador no haya establecido que un cierto tipo de siniestros se rigen por una ley especial de responsabilidad determinada (que diga que se regula por la responsabilidad objetiva) se va a aplicar subsidiariamente la regla general de la responsabilidad subjetiva.

En la responsabilidad civil subjetiva el perjudicado debe probar la culpa o negligencia de quien le causó el daño; es decir, al perjudicado no le basta con probar que sufrió el daño, sino que tiene que probar que quien le causó el daño actuó negligentemente; sensu contrario, si el causante del daño actuó diligentemente, sin culpa, no tendrá que responder por el mismo.

El vigente Código Civil no da una definición de la culpa; no obstante, es aplicable en el ámbito de la responsabilidad extracontractual lo que en sede de responsabilidad contractual dispone el artículo 1104 “la omisión de aquella diligencia que exija la naturaleza de la obligación y corresponda a las circunstancias de tiempo y lugar”. Por tanto, podemos decir que culpa o negligencia es la omisión de la diligencia debida; un sujeto habrá actuado con culpa o negligencia si no adoptó las cautelas, cuidados y atenciones propias de la actividad que estuviese realizando. La fijación del grado de diligencia exigible en cada sector de actividad es algo casuístico cuya concreción compete a la jurisprudencia, aunque en este punto nuestros tribunales dejen bastante que desear.

En España, hasta la década de 1940, los tribunales aplicaban de forma estricta la doctrina de que era el perjudicado quien tenía que probar la culpa del agente causante del daño. En ciertos casos, esta carga de la prueba era severa y muchas veces la víctima se topaba con grandes dificultades para acreditar la negligencia cometida por el causante del daño. Por esta razón los tribunales comenzaron a suavizar esta exigencia, y el primer hito lo constituyó la STS de 10 de julio de 1943, que vino a establecer una inversión de la carga de la prueba de la culpa cuando decía “se presume la culpa del causante del daño. Se exonera pues a la víctima de tener que probar que quien le causó el daño actuó negligentemente. Ahora bien, es una presunción iuris tantum”, es decir, el

demandado para exonerarse puede derrotar dicha presunción probando que fue diligente, que actuó sin culpa.

Además de la culpa ordinaria cuyos límites se acaban de establecer, hay que destacar un subgrupo denominado culpa omisiva que consiste en un comportamiento omisivo por el agente, un simple no hacer al que se le achaca la producción del daño.<sup>57</sup>

Por el contrario, se habla de responsabilidad objetiva para aludir a aquellos casos en los que el título de imputación es el “riesgo” (entendido, siquiera, *latu sensu*). En determinados ámbitos, que han de estar expresamente previstos por el legislador, éste ha entendido que quien lleva a cabo actividades que generan riesgos debe responder de los daños que cause, con independencia de que haya actuado de forma diligente o negligente.

En la responsabilidad objetiva es irrelevante la culpa o negligencia del causante del daño; es decir, el causante del daño tendrá que indemnizarlo tanto si ha actuado de forma culposa o negligente como si ha actuado con toda la diligencia exigible.

En este tipo de responsabilidad, la víctima o perjudicado tiene que probar únicamente que ha sufrido un daño y que el daño se lo ha causado la acción de un determinado sujeto, sin necesidad de tener que probar ni alegar la culpa o negligencia del causante del daño.

Con todo, la responsabilidad objetiva no puede identificarse con una responsabilidad absoluta, ya que el causante del daño tiene una serie de medios de defensa que son las denominadas causas de exoneración.

El hecho de que el título de imputación sea el riesgo es una decisión del legislador, si bien, los casos de responsabilidad objetiva han de venir tasados de forma expresa en una ley, ya que en caso contrario será de aplicación el artículo 1902 del Código Civil.

---

<sup>57</sup>BUSTO LAGO, J.M y REGLERO CAMPOS, L.F. (coordinadores). *Lecciones de Responsabilidad Civil*.ob.cit. 2013. pág. 74.

## 2.- Criterios de imputación en la circulación de vehículos a motor

2.1.- Su distinción en función del tipo de daños causados (personales o en los bienes)

En la responsabilidad civil por accidentes de circulación es necesario distinguir claramente entre daños personales o corporales y daños a los bienes o patrimoniales, ya que en cada uno de ellos es distinto el título de imputación de la responsabilidad.

En la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados se estableció por primera vez el “riesgo circulatorio” como fundamento de la responsabilidad civil objetiva, además de introducir la “conurrencia de culpas” como causa de atenuación de la responsabilidad civil del conductor.

No obstante, la modificación más llamativa que esta Ley introdujo, dentro del ámbito de los daños personales, fue la que suprimió la distinción, a efectos de responsabilidad, entre el seguro obligatorio y el seguro voluntario, ya que la responsabilidad regulada en la Ley tendría un alcance general, de forma que los criterios de atribución serían los mismos, con independencia de que los daños superasen o no los límites del seguro obligatorio, acabando de este modo con el doble régimen de responsabilidad civil seguido hasta entonces<sup>58</sup>.

A partir de su entrada en vigor, el criterio de imputación de la responsabilidad será la responsabilidad objetiva atenuada, de tal manera que el conductor responderá de forma objetiva por todos los daños personales ocasionados a terceros, salvo que concurra alguna de las causas de exoneración de responsabilidad previstas en la Ley.

El Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre la Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, en su artículo 1.1 párrafo 1º dispone que “el conductor de vehículos de motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de éstos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación”, lo que

---

<sup>58</sup> MEDINA CRESPO, M., *Los daños recíprocos sin culpas probadas en la responsabilidad civil automovilística*, Barcelona, Bosch, 2010, pág. 86.

implica que declara el riesgo como título de imputación en la responsabilidad civil automovilística.<sup>59</sup>

El párrafo 2º del mismo artículo, establece la responsabilidad civil objetiva atenuada del conductor de un vehículo por los daños a las personas, lo que quiere decir que por el mero hecho de ejercer una actividad determinada generadora de riesgos para los demás, el conductor de un vehículo va a responder frente a ellos por los daños personales, salvo que concurra alguna causa de exoneración, es decir, esté presente culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo.

El párrafo 3º regula expresamente los daños en los bienes, disponiendo que el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal y según lo dispuesto en esta Ley, de forma que consagra la culpa como título de imputación de la responsabilidad por los daños causados en los bienes. No parece demasiado acertado hacer referencia a los artículos 109 y siguientes del Código Penal cuando los daños en los bienes están actualmente despenalizados, al menos hasta ciertos límites.<sup>60</sup>

Como vemos, el riesgo es el título de imputación del sistema de responsabilidad civil en los accidentes de circulación, sin perjuicio de que en el supuesto de daños a los bienes deba acreditarse la culpa del agente causante, por la remisión que la ley hace al artículo 1902 del Código Civil.

En el caso de daños a los bienes lo que la Ley regula es que nos apartemos del régimen general de carga de la prueba, establecido en el artículo 217 apartado 2º de la Ley de Enjuiciamiento Civil, que señala que corresponde al actor y al demandado

---

<sup>59</sup>En el mismo sentido se pronuncia la STS de 16 de diciembre de 2008 (RJ 2009,1353) cuando dice “el artículo 1.1 I y II LRCSCVM establece un criterio de imputación de la responsabilidad derivada de daños a las personas causados con motivo de la circulación fundado en el principio objetivo de la creación del riesgo por la conducción”.

<sup>60</sup>En este sentido, el artículo 267 del Código Penal establece que: “Los daños causados por imprudencia grave en cuantía superior a 80.000 euros, serán castigados con la pena de multa de tres a nueve meses, atendiendo a la importancia de los mismos.”

reconviniendo la carga de probar la certeza de los hechos de los que ordinariamente se desprenda el efecto jurídico correspondiente a las pretensiones de la demanda y la reconvencción, para invertirla y ser el agente causante del daño el que tenga que probar que no tiene culpa alguna en el accidente y que se trata de un supuesto de culpa exclusiva de la víctima o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo.

## 2.2.- Referencia particular a la colisión de vehículos sin culpas probadas

La elevadísima casuística de los accidentes de circulación hace que en la práctica se den situaciones no contempladas expresamente en la Ley, destacando entre todas ellas la que se da cuando se produce una colisión de vehículos con daños recíprocos y sin culpas probadas. Esta situación es analizada por la doctrina y la jurisprudencia, que ofrecen al problema respuestas y soluciones diversas que pueden agruparse en tres grandes posiciones o corrientes<sup>61</sup>.

La primera de ellas es la de neutralización de presunciones de culpa, utilizada básicamente para resolver colisiones de vehículos sin que haya culpas probadas, en las que se produzcan daños materiales, que se fundamenta en que al ser dos (o más) los conductores que ejercen una actividad de riesgo, no rige lo previsto en el artículo 1.1 de la Ley, sino los criterios generales de la carga de la prueba, previstos en el artículo 217 LEC, ya que se produce una neutralización de los riesgos que se están manejando. Un sector de la doctrina la explica así: “en los casos de mutua y recíproca colisión de vehículos en los que es imposible determinar a cuál de los conductores cabe atribuir la culpabilidad del accidente, como causa eficiente del mismo, no es posible hacer aplicación en beneficio de ninguno de ellos del principio de inversión de la carga de

---

<sup>61</sup> Para ampliar sobre este aspecto, vid., entre otros SERRANO FERNÁNDEZ, M., *Tratado jurisprudencial de responsabilidad por daños*, Tirant Lo Blanch, Valencia 2013, pág. 619

laprueba, ni mucho menos de la teoría del riesgo, al encontrarse los conductores en la misma situación y anularse las consecuencias de tal inversión probatoria”.<sup>62</sup>

La segunda de las corrientes doctrinales, defendida entre otros por Medina Crespo, y seguida por distintas Audiencias Provinciales, entiende que si no queda acreditada la culpabilidad de ninguno de los conductores en la producción del accidente, todos ellos son responsables en el mismo porcentaje, ya que de esa forma es como concurren a la causación de daños.<sup>63</sup>

La tercera hipótesis es la conocida como <responsabilidades cruzadas>, según la cual cada parte responde por entero de los daños ocasionados al otro conductor, y ambos podrían demandarse recíprocamente por el daño sufrido, pudiendo exonerarse de responder frente al otro si prueba alguna de las causas de exoneración previstas en la Ley.

Esta tercera hipótesis es asumida actualmente por el Pleno de la Sala Civil del Tribunal Supremo, argumentando una serie de razones, entre las que destacan que es seguida por un número elevado de Audiencias Provinciales, que es una doctrina próxima a la que inspira la jurisprudencia de esta Sala por la que se proclama la solidaridad impropia entre los agentes que concurren a causar el daño cuando no puede establecerse la proporción en que cada uno de ellos ha contribuido a su producción, y finalmente es la doctrina más acorde con la presunción de causalidad, que rige en el sistema de responsabilidad objetiva por riesgo, en relación con el agente de la actividad peligrosa que interviene en la producción del daño característico de dicha actividad de riesgo.<sup>64</sup>

### 3.- Sujetos responsables: responsabilidad del conductor y supuestos particulares de responsabilidad del propietario (no conductor) del vehículo

---

<sup>62</sup>REGLERO CAMPOS, L.F. *Accidentes de circulación: Responsabilidad Civil y Seguro* . . . ob. cit., 2004, pág. 258.

<sup>63</sup>Vid, entre otras, STS de 10 de septiembre de 2012 (RJ 2012, 11046).

<sup>64</sup>BADILLO ARIAS, J.A. *La Responsabilidad Civil Automovilística* . . . ob.cit., 2016, pág.167.

El causante del daño, una vez ha sido declarado responsable, es la persona que tiene la obligación de indemnizar, si bien como ya vimos, al tratarse la conducción de vehículos a motor de una actividad de riesgo en la que está prevista la suscripción obligatoria de un seguro, será éste el que como responsable civil subsidiario se hará cargo del pago de la indemnización correspondiente, sin perjuicio de su derecho de repetición, en el caso de que proceda<sup>65</sup>.

Hasta la reforma operada por la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor consideraba como único agente responsable al conductor del vehículo. La Ley de 1995 introdujo como novedad la previsión como responsable también del propietario del vehículo. No obstante, y a diferencia de lo que ocurre en otros ordenamientos jurídicos, el principal responsable continua siendo el conductor, respondiendo el propietario en los supuestos en los que mantenga con el conductor una relación de las reguladas en el artículo 1903 CC y 120.5 CP. No obstante, el propietario podrá eximirse de responsabilidad si prueba que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño.<sup>66</sup>

Según el artículo 1104 del Código Civil, la regla general en el cumplimiento de las obligaciones consiste en la diligencia que exija la naturaleza de la obligación y corresponda a las circunstancias de las personas, tiempo y lugar. No obstante, en determinadas actividades, como la conducción de vehículos a motor, se incrementa el deber de cuidado exigido al implicar la circulación automovilística un peligro en sí misma; por esta razón, la jurisprudencia exige un mayor deber de diligencia a las partes que intervienen en el tráfico, tanto en lo relativo al actor como a la víctima.<sup>67</sup>

---

<sup>65</sup> CASTELLANO RUIZ, M., “El derecho de repetición del asegurador. Supuestos generales previstos en el TRLRCSVM y en el contrato de seguro”, en *Revista de la Asociación de Abogados Especialistas en Responsabilidad Civil y Seguro*, cuarto trimestre 2015, págs.41-66

<sup>66</sup> STS de 16 de octubre de 1989 (RJ 1989, 6923).

<sup>67</sup> Vid, entre otras, STS de 15 de junio de 2015 (RJ 2005, 6483)-

Lo habitual es que se declare responsable al sujeto que ha causado el daño, situación denominada <responsabilidad civil por hecho propio>. En algunas ocasiones esto no es así, y determinadas personas deben indemnizar por los daños causados por otros, es lo que se denomina <responsabilidad por hecho ajeno>. En este segundo caso, la responsabilidad se fundamenta en las llamadas “culpa in vigilando” o “culpa in eligendo” y las personas que responden finalmente lo hacen porque no vigilaron adecuadamente a quienes dependían de ellos o porque no eligieron adecuadamente a quienes dependían de ellos, respectivamente.

Uno de los ámbitos en los que la legislación especial contempla expresamente la responsabilidad por hecho ajeno es la circulación automovilística, en el que 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 en su artículo 1.1 apartado 5º dispone lo siguiente: “El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con éste por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño”. En esos términos contempla el precepto en ciertos casos -en los que quien conduce un coche ajeno lo hace con permiso del propietario del mismo- donde la responsabilidad se traslada al propietario no conductor del vehículo.

El artículo 1903 del Código Civil regula la responsabilidad civil por hechos de terceros, mientras el art. 120.5 del Código Penal establece la responsabilidad civil, en defecto de los que lo sean criminalmente, de las <personas naturales o jurídicas titulares de vehículos susceptibles de crear riesgos para terceros por los delitos cometidos en la utilización de aquellos por sus dependientes o representantes o personas autorizadas>.

La excepción a la responsabilidad por hecho ajeno analizada hasta aquí la constituye el supuesto en el que el accidente se produzca por una deficiente conservación del vehículo (como, por ejemplo, frenos o ruedas en mal estado), en el que

la responsabilidad civil del propietario del vehículo será directa, en virtud del artículo 1902 CC.<sup>68</sup>

Además, existe la posibilidad de estimar una responsabilidad derivada de culpa directa del propietario por la mera cesión del vehículo, como sucede por ejemplo en los casos en los que el propietario permite la utilización del vehículo a un familiar o amigo en estado ebrio o sin el preceptivo permiso de conducir. En estos casos, el propietario del vehículo respondería en concepto de culpa por aplicación del artículo 1902 del Código Civil.<sup>69</sup>

La LRCSCVM no contempla supuestos en los que el responsable de un accidente es alguien que no ostenta ningún título de propiedad sobre el vehículo pero que sí ejerce sobre el mismo un control directo; a modo de ejemplo estarían incluidos en este supuesto un usufructuario del vehículo, un adquirente por sistema de <leasing> o <renting>, o un adquirente con reserva de dominio. En todos estos casos, es lógico pensar que si el propietario del vehículo ha perdido el control del mismo -y éste es el aspecto fundamental a tener en cuenta- y lo cede a una de estas personas en virtud de relación contractual, no debe ser condenado a asumir la responsabilidad por hecho ajeno.

#### 4.- Causas de exoneración (total o parcial) de la responsabilidad

##### 4.1.- Consideraciones generales

La legislación especial relativa a la responsabilidad civil derivada de accidentes de circulación con vehículos a motor es altamente proteccionista con las víctimas de los accidentes, especialmente debido a la influencia ejercida por la normativa comunitaria

---

<sup>68</sup>Defiende esta postura, entre otros, BADILLO ARIAS, J.A. *La Responsabilidad Civil Automovilística*. . . ob.cit., 2016, pág.202.

<sup>69</sup>En este sentido, DÍEZ PICAZO, L. *Derecho de daños*, Civitas, Madrid, 1999, pág. 130.

sobre el tema, la cual ha sido incorporada –como no podía ser de otro modo- al Derecho español interno. Si bien esto es así, ello no significa que las víctimas de accidentes de circulación tengan que ser indemnizadas en todo caso y en cualquier supuesto –de forma absoluta y a ultranza-, ya que la LRCSCVM prevé expresamente una serie de causas que exoneran de responsabilidad civil al conductor de un vehículo implicado en un accidente de circulación.

Para analizar las causas que eximen de responsabilidad en el ámbito automovilístico, debemos partir del presupuesto de que el demandado, si pretende exonerarse de responsabilidad por un accidente de circulación en el que ha intervenido, debe demostrar la inexistencia o interrupción del nexo causal entre su conducta y el daño, o bien estar amparado por una de las causas de exoneración específicamente contempladas en la LRCSCVM.

En relación al primer supuesto, y tal como ya analizamos en su momento, para imputar la responsabilidad por un accidente de circulación acaecido es necesaria la existencia de nexo causal entre la conducta del sujeto y el resultado dañoso. Pues bien, es posible que exista una ruptura del nexo causal entre la acción del conductor o el propietario del vehículo y el resultado dañoso cuando el daño procede de una causa ajena, entendida como <acontecimiento ajeno al demandado, que no es un hecho suyo>; es decir, estamos ante la actuación de un tercero que ha causado un daño. Como indica la profesora Monterroso, “aunque ni el Código Civil ni la Ley especial se refieren expresamente a la interrupción causal debido a la irrupción del hecho de un tercero, la tendencia jurisprudencial es considerar la inmisión de un tercero como causa de ruptura del nexo causal”<sup>70</sup>.

En cuanto a las causas específicamente contempladas en la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobada por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, se concretan en la culpa exclusiva del perjudicado y en la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del

---

<sup>70</sup>MONTERROSO CASADO, E. *Responsabilidad por accidentes de circulación . . .* ob.cit., 2009, pág. 396.

vehículo; supuestos a los que debe sumarse, siquiera de forma complementaria y como causa de exoneración parcial, el de la concurrencia de culpas. Al análisis individualizado de cada una de las referidas causas legales de exoneración de la responsabilidad (o de aminoración de la misma) se dedican las páginas que siguen.

#### 4.2.- La culpa exclusiva del perjudicado

El artículo 1.1, párrafo 2, de la Ley habla literalmente de <culpa exclusiva del perjudicado>. Tanto la doctrina como la jurisprudencia la asimilan a la culpa exclusiva de la víctima, por los problemas que pueden surgir al usar los conceptos de víctima y perjudicado de manera poco precisa ya que, tal como se apuntó en su momento, la víctima es aquella persona que ha tenido una participación directa en el accidente, siendo ésta la única posibilidad de influir en el resultado del mismo, cualidad que per se le está negada al perjudicado, salvo los casos en los que coincida en la misma persona víctima y perjudicado.

La Ley no proporciona una definición del concepto <culpa exclusiva de la víctima>, que puede considerarse un concepto jurídico indeterminado, por lo que la jurisprudencia es la que ha ido configurando con el paso del tiempo el concepto y los presupuestos exigibles para que la actuación culposa de la víctima sea considerada como causa de exoneración. No obstante, la doctrina entiende que la culpa exclusiva de la víctima es una causa extraña a la actuación del conductor que interrumpe el nexo causal entre la acción y el resultado dañoso.<sup>71</sup> La apreciación o no de su concurrencia en un supuesto concreto corresponde a Jueces y Tribunales, ya que se trata de una cuestión de hecho, no de derecho, si bien el Tribunal Supremo ha mantenido una postura restrictiva en la apreciación de la culpa exclusiva de la víctima, en parte debido a la influencia del Derecho comunitario de claro corte proteccionista con la víctima.

---

<sup>71</sup> Así lo entiende SOTO NIETO, F., *Responsabilidad civil derivada del accidente automovilístico*, La Ley, Madrid, 1989, pág.114.

En el mismo sentido se pronuncia MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por accidentes de circulación. La concurrencia de causas . . .*, ob.cit., 2009, pág. 403.

Dentro de los presupuestos que la jurisprudencia considera necesarios para apreciar esta causa de exoneración, hay unanimidad a la hora de exigir que debe probarse que la causa única y exclusiva que ha generado el accidente fue la culpa o negligencia exclusiva de la víctima del mismo, sin que exista culpa o negligencia de ningún tipo por parte del conductor. Por tanto, es un presupuesto con doble vertiente: por un lado, debe acreditarse que la actuación de la víctima es causa única, exclusiva y determinante en la producción del accidente, y al mismo tiempo, por otro lado, debe probarse que el conductor del vehículo utilizó toda la diligencia que requerían las circunstancias del caso, esto es, que además de respetar escrupulosamente las prescripciones reglamentarias sobre conducción de vehículos a motor, acomodó su conducción a las circunstancias, realizando la maniobra evasiva adecuada para lograr evitar o aminorar las consecuencias del accidente.

#### 4.3.- La fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo

El artículo 1.1, párrafo 2 del RD Legislativo 8/2004 también contempla como causa de exoneración de la responsabilidad del conductor la <fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo>, tenor literal de la norma que curiosamente no ha sufrido modificación en su denominación desde que se introdujo por primera vez en la Ley 122/1962, de 24 de diciembre de 1962, de Uso y Circulación de Vehículos a Motor.<sup>72</sup>

Partiendo de que en los sistemas de responsabilidad objetiva el agente del daño responde tanto si ha habido culpa por su parte como si no, salvo que concurra alguna causa de exoneración –como la fuerza mayor-, es necesario que exista una parcela en la que el conductor esté obligado a responder incluso sin culpa por su parte. Esa parcela es la fuerza mayor intrínseca al riesgo circulatorio o caso fortuito, que la doctrina más autorizada en el tema define como <aquel suceso ocurrido sin que medie una actividad culpable del agente del daño, pero que, escape o al control del conductor o del

---

<sup>72</sup>BOE núm. 310, de 27 de diciembre de 1962.

detentador del vehículo, se verifica dentro de aquel ámbito de riesgo<sup>73</sup>; circunstancia ésta que no libera de responsabilidad al conductor del vehículo.

Resulta ciertamente complejo definir con precisión el concepto de <riesgo circulatorio>, pudiendo hablarse de dos concepciones del mismo. Una colectiva o social y de marcado carácter proteccionista hacia las víctimas, considera que la fuerza mayor extraña se refiere a la circulación en general, no al vehículo que se está conduciendo en ese momento. Según esta opinión, defendida entre otros por Reglero Campos<sup>74</sup>, sólo podrán catalogarse como casos de fuerza mayor los acontecimientos que constituyan la causa última del daño, mientras que no pueden considerarse como riesgos inherentes a la circulación de vehículos a motor supuestos tales como actos de terrorismo, tumultos y manifestaciones violentas, guerra, actos de terceros ajenos al tráfico automovilístico, catástrofes naturales –todos ellos considerados <fuerza mayor extraña ajena a la circulación>-.

La segunda concepción presenta unos rasgos más individualistas, y, por tanto, es menos proteccionista que la anterior, pero seguramente más acomodada al artículo 1.1 de la Ley. En ella se contempla el riesgo circulatorio desde el punto de vista de cada uno de los vehículos intervinientes, por lo que la presencia de cualquier otro elemento definitorio del <hecho de la circulación> se considera fenómeno ajeno a la circulación del vehículo, y por tanto, constituye una causa de exoneración de responsabilidad de su conductor, en tanto en cuanto el daño sea imputable exclusivamente a alguno de ellos.<sup>75</sup> Lógicamente, esto se traduce en que deja los supuestos en que se aprecie culpa

---

<sup>73</sup>REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*. . . ob.cit., 2004, pág.307.

<sup>74</sup>REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*. . . ob.cit., 2004, págs.308 y ss.

<sup>75</sup>Defiende esta tesis, entre otros, MEDINA CRESPO, M., “ Responsabilidad civil automovilística por daños corporales: la fuerza mayor liberadora como manifestación concreta de la atenuación de la objetividad atributiva”,Jornada quincuagésimo aniversario de la Ley del Automóvil, *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, Segundo Trimestre, 2012, págs. 35 a 48.

exclusiva de la víctima, actuación de un tercero y una intervención por completo ajena a la conducción sin cobertura para la víctima, ya que son elementos que rompen el nexo causal y convierten al conductor en un sujeto pasivo del accidente.

La profesora Monterroso Casado defiende que para algunos autores la intervención de un tercero constituye, en todo caso, un hecho ajeno a la circulación, que se puede subsumir en la fuerza mayor o en el caso fortuito. En el primer supuesto sería causa de exoneración según el artículo 1.1 de la LRCSCVM; mientras que, en el segundo caso, al ser un caso fortuito y no contemplarse expresamente en la Ley, no podría oponerse al tercero perjudicado por parte del responsable del accidente.<sup>76</sup>

Conviene no perder de vista la aclaración que hace la Ley en este segundo párrafo del artículo 1.1, según la cual, no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos, supuestos en los que responde el conductor del vehículo de manera directa, sin perjuicio de su posibilidad de repetición contra el fabricante de la pieza o mecanismo, siempre que pueda probar un nexo causal directo entre el fallo de la misma y la ocurrencia del accidente<sup>77</sup>.

#### 4.4.- Concurrencia de culpas y reducción de la responsabilidad

Por último, merece una atención particular la hipótesis de la <conurrencia de culpas>, contemplada en el art. 1.2 de la Ley. Existe concurrencia de culpas cuando está presente en un supuesto concreto un cierto grado de culpabilidad, tanto en el conductor

---

<sup>76</sup>MONTERROSO CASADO, E. *Responsabilidad por accidentes de circulación* . . . ob.cit., 2009, págs. 396-397.

<sup>77</sup>En particular sobre el tema de los accidentes de tráfico derivados de los defectos de fabricación del vehículo, vid. por todos GUTIERREZ SANTIAGO, P., “Vehículos defectuosos y responsabilidad”, en *Revista de Derecho Privado*, Vol. I, enero-febrero 2003, págs. 3-67.

demandado como en la víctima, de forma que la conducta de ambos contribuyen causalmente a la producción del resultado dañoso, lo que se traduce según la Ley en una graduación de las culpas de cada una de las partes, con la consiguiente exoneración parcial (o si se quiere aminoración) de la responsabilidad, y por ende la reducción de la cuantía de la indemnización.

A efectos del cálculo del *quatum* indemnizatorio, y partiendo como premisa de la necesidad de determinar la respectiva entidad de las culpas concurrentes, la culpa del agente del daño y la de la víctima no pueden situarse en un plano de igualdad porque se exige un mayor grado de diligencia a la persona que maneje un instrumento o vehículo de riesgo que a quien no lo hace. La medida de la intervención del culpable no debe atender sólo al grado de negligencia de cada partícipe en el accidente, sino que debe responder a la pregunta de quién creó la situación de riesgo.<sup>78</sup>

La jurisprudencia, en los accidentes de tráfico con peatones, es muy restrictiva a la hora de apreciar concurrencia de culpas, utilizando para ello la filosofía de que la negligencia del conductor absorbe a la negligencia de la víctima.<sup>79</sup>

Una vez determinada la participación causal de los intervinientes en el accidente, serán los tribunales los que tras una libre valoración de la prueba admitida y practicada en el proceso, siguiendo su sana crítica y las máximas de experiencia determinarán la responsabilidad de cada uno de ellos, y en virtud de la misma, la cuantía de la indemnización que corresponde a la víctima.

---

<sup>78</sup> En este sentido, REGLERO CAMPOS, L.F., *Tratado de responsabilidad civil . . .* ob.cit., 2008, pág. 138.

<sup>79</sup> En este sentido se pronuncia, entre otras, la STS de 12 de diciembre de 2008 (RJ 2009,527) que dispone: “se fija como doctrina jurisprudencial que no es de aplicación la moderación de responsabilidad y reparto de la indemnización por daños a las personas previstas en el artículo 1 de la LRCSCVM, cuando, contribuyendo a la producción del resultado dos conductas, la del conductor del vehículo de motor y la de la víctima ajena a la circulación de estos vehículos, la conducta del conductor por su entidad cuantitativa y cualitativa constituye causa determinante de la colisión, aun cuando exista una contribución causal de la víctima de escasa entidad o desproporcionada en relación con la del conductor del vehículo de motor”.

A modo de síntesis en este punto, cabe recordar que -como señala Badillo Arias- para apreciar la concurrencia de culpas deben darse en el supuesto de hecho una serie de requisitos: en primer lugar, unos requisitos generales exigibles en la responsabilidad civil extracontractual –acción u omisión, daño, relación de causalidad-; en segundo lugar, la existencia de dos o más conductores que coadyuvan en la producción del daño; en tercer lugar, la participación en el resultado dañoso, ya sea activa u omisiva; en cuarto lugar, la idoneidad, autonomía e independencia de la conducta concurrente para ocasionar el daño; y por último y en quinto lugar, la inexistencia de una relación jurídica previa entre el agente dañoso y la víctima.<sup>80</sup>

---

<sup>80</sup>BADILLO ARIAS, J.A., *La Responsabilidad Civil Automovilística: el hecho . . . .* ob.cit., 2016 pág. 192.

## **CAPÍTULO V. EL SISTEMA DE VALORACIÓN DE DAÑOS Y PERJUICIOS PERSONALES EN LA LEY 35/2015, DE 22 DE SEPTIEMBRE.**

La Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados introdujo modificaciones de importancia relativas a la responsabilidad civil automovilística y su seguro. Sin lugar a dudas, la modificación más importante y controvertida fue la introducción en el ámbito automovilístico de un sistema de valoración de daños personales en accidentes de circulación, de carácter vinculante para todos los operadores jurídicos.<sup>81</sup>

Durante los años que ha estado vigente este baremo de valoración de daños personales en accidentes de tráfico, se han puesto de manifiesto las ventajas del mismo, así como los inconvenientes que presenta.

Entre las primeras son destacables su utilidad como sistema para fijar indemnizaciones para los perjudicados en accidentes de circulación, con el plus de seguridad jurídica y rapidez que de ello se deriva; además, de forma paulatina se ha ido aplicando con carácter orientativo en otros ámbitos del ordenamiento jurídico, especialmente el de los accidentes de trabajo; consecuencia de las dos razones anteriores, se ha incrementado el número de accidentes resueltos por vía extrajudicial – constituyendo actualmente la forma en que se resuelven más del 90% de los accidentes de circulación-, con la consiguiente descarga de asuntos en la administración de justicia. En cuanto a los inconvenientes, cabe destacar que con el sistema de valoración de daños personales prima la seguridad jurídica frente a la justicia resarcitoria, siendo palmario

---

<sup>81</sup>En este sentido se pronuncian GAYO LAFUENTE, J.L y ESTELLA LÓPEZ, A., *El Consorcio de Compensación de Seguros y la Responsabilidad Civil de la Circulación*, Comares, Granada, 1997, pág.19.

tras 20 años de funcionamiento, que con la aplicación de sus tablas no se resarce la totalidad de daños sufridos por las víctimas de los accidentes de circulación.<sup>82</sup>

La Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema de valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, entró en vigor el 1 de enero de 2016, sustituyendo al hasta entonces denominado “baremo de tráfico”, usado para determinar las indemnizaciones correspondientes a daños a las personas por accidentes de circulación, y que figuraba como anexo en la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, cuyo texto refundido fue aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre.

El texto aprobado por la Ley 35/2015 es mucho más extenso y detallado que el anterior baremo, y también tiene mayor complejidad técnica, especialmente en lo relativo a las tablas que figuran como anexo, que contienen los conceptos y cantidades determinados en la Ley. No obstante, hay autores que consideran que en algunos aspectos las modificaciones llevadas a cabo por la Ley 35/2015 en el articulado de la LRCSCVM no ayudan a aclarar determinados aspectos, entre los que destacan lo complejo que resulta el artículo 1.2, en lo que respecta a la exoneración de responsabilidad del conductor cuando la víctima es menor de 14 años o persona inimputable<sup>83</sup> –discapacidad sensorial o intelectual que le priva de culpa civil-, ya que en estos casos, ni siquiera la culpa exclusiva de la víctima exonera al conductor, salvo supuesto de actuación dolosa.

## 1.-Concepto y estructura del nuevo sistema de valoración de daños

En la Ley 35/2015, tal como figura en su preámbulo, el nuevo sistema de valoración de daños responde al principio de reparación íntegra del daño, que tiene por

---

<sup>82</sup>Vid. en este sentido, MEDINA CRESPO, M., “Bases concretas para una reforma conservadora del sistema legal valorativo”, *XIV Congreso de Derecho de la Circulación*, INESE, Madrid, 2008, pág.1.

<sup>83</sup>Vid. entre otros, ALMARCHA JAIME, J., “La responsabilidad objetiva del conductor en los accidentes de tráfico con inimputables tras la Ley 35/2015”. *Revista del Centro de Estudios de Consumo*, Universidad de Castilla-La Mancha. nº 17/2016. págs.. 216-221.

finalidad asegurar la total indemnidad de los daños y perjuicios padecidos por las víctimas de los accidentes de circulación. No obstante, sobre este punto existe discusión y parte de la doctrina considera que en la nueva Ley no se le da la importancia y la aplicación práctica necesaria a dicho principio.<sup>84</sup>

Además del anterior, también inspira la nueva Ley el principio de vertebración del daño, como señala el artículo 33 apartado 4, que exige radical separación a efectos de valoración de los perjuicios patrimoniales y de los perjuicios no patrimoniales, mejorando así muchos de los errores de los que adolecía el derogado “baremo”.

Los dos principios anteriores se complementan y garantizan mediante el principio de objetivación del daño, al disponer el último apartado del artículo 33 que “se indemnizará conforme a las reglas y límites establecidos en el sistema”.

Como cláusula de cierre del sistema, en lo referente a los “perjuicios relevantes” ocasionados por circunstancias singulares no contemplados conforme a las reglas y límites del sistema, éstos se podrán indemnizar como <perjuicios excepcionales> según las reglas establecidas en los artículos 77 (muerte) y 112 (secuelas) de esta Ley. De este modo, se reafirma la voluntad de instituir como fundamental, en el ámbito de la responsabilidad civil derivada de accidentes de circulación, el principio de reparación íntegra del daño.

Este nuevo sistema recogido en la Ley 35/2015 se incorpora a la citada LRCSCVM como su nuevo Título IV, integrado por 112 artículos agrupados en 2 capítulos: el capítulo I (arts. 32 a 60) está dividido en dos secciones –la 1ª regula las disposiciones generales, y la 2ª define conceptos relevantes que se manejan en la Ley-; y el capítulo II contiene las reglas para la valoración del daño corporal, y a su vez se divide en 3 secciones. La 1ª sección está dedicada a las indemnizaciones por causa de muerte, que a su vez se divide en 3 subsecciones: 1ª perjuicio personal básico, 2ª perjuicio personal particular y 3ª perjuicio patrimonial. La 2ª sección se refiere a las indemnizaciones por secuelas, con las mismas subsecciones de la sección anterior. Por

---

<sup>84</sup>MEDINA CRESPO, M., *El resarcimiento de los perjuicios personales causados por la muerte en el nuevo baremo de tráfico*, WoltersKluwer, Hospitalet de Llobregat (Barcelona), 2015, pág.34.

último, la 3ª sección se ocupa de las indemnizaciones por lesiones temporales, con las mismas 3 subsecciones antes citadas.

Por tanto, el capítulo II de la Ley regula de forma detallada y precisa los “daños objeto de valoración” a que se refiere el artículo 34, en cuanto dispone que dan lugar a indemnización la muerte, las secuelas y las lesiones temporales, de acuerdo con lo previsto en los artículos siguientes y con lo reflejado, respectivamente, en las tablas 1, 2 y 3 contenidas en el anexo de esta Ley.<sup>85</sup>

La muerte de una persona en accidente de circulación determina que los perjudicados son los familiares del fallecido<sup>86</sup>. Las secuelas son las lesiones consolidadas que permanecen una vez ha finalizado el proceso curativo<sup>87</sup>. Las lesiones temporales comprenden el período de tiempo que transcurre desde el accidente hasta que finaliza el proceso curativo.

Por su parte, el perjuicio personal básico compensa el dolor, sufrimiento o daño moral no cuantificable económicamente, siendo igual para todo el mundo. El perjuicio personal particular compensa el plus de dolor o daño moral de cada víctima o perjudicado de forma individual según las circunstancias del caso concreto. El perjuicio patrimonial está integrado por el daño emergente o gastos y costes asociados al accidente –entierro, funeral, tratamiento médico, material orto-protésico, etc-, y por el lucro cesante que comprende la pérdida o merma de ingresos del lesionado o de quienes dependían económicamente del fallecido.

No hay que olvidar que la Ley 35/2015 es una modificación del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, en la que se introduce un nuevo Título IV, que contiene el sistema de valoración de

---

<sup>85</sup> BADILLO ARIAS, J.A., *La Responsabilidad Civil Automovilística* . . . ob.cit., 2016, pág.216.

<sup>86</sup>El artículo 62 de la Ley 35/2015 establece cinco categorías de perjudicados por causa de muerte: cónyuge viudo, ascendientes, descendientes, hermanos y allegados de la persona fallecida, que son compatibles entre sí y no excluyentes.

<sup>87</sup>La STS de 30 de noviembre de 2011 (RJ 2012, 1641) afirma que: “son daños permanentes los que se refieren a lesiones irreversibles e incurables, aunque no intratables, cuyas consecuencias resultan previsibles en su evolución y en su determinación, siendo así cuantificables.”

daños y perjuicios personales, conocido como “baremo”. Y es importante tenerlo en cuenta, ya que el capítulo 1º del Título IV contiene una serie de criterios generales, que deben ser aplicados a todo el contenido de la LRCSCVM, mientras el capítulo 2º contiene reglas para la aplicación de esos criterios de valoración del daño corporal contenido en las tablas que figuran como anexo.

## 2.-Tablas de valoración

A diferencia del “baremo” vigente hasta el 31 de diciembre de 2015, que mezclaba reglas y tablas, el actual sistema vigente instaurado por la Ley 35/2015 separa por un lado el texto articulado y, por otro, como anexo las tablas, que aun siendo parte de la ley no tienen carácter normativo, sino que son una plasmación del mandato que se deriva del texto articulado.

La estructura responde a la necesidad de vertebrar el sistema para separar los perjuicios patrimoniales de los extrapatrimoniales, y entre estos últimos, los básicos (por ejemplo la pérdida anatómico-funcional de un brazo, en el caso de lesiones) de los particulares (en el mismo ejemplo anterior, prescindiendo de su incidencia en el ámbito laboral o profesional, su pérdida repercute en la calidad de vida del lesionado)<sup>88</sup>

Los artículos que regulan indemnizaciones por causa de muerte –2º capítulo, sección 1ª- se complementan con la tabla 1, que contiene, a su vez, 3 tablas que determinan las cantidades y porcentajes de los distintos perjuicios resarcibles en el caso de fallecimiento de la víctima (tabla 1A: perjuicio personal básico; tabla 1B: perjuicio personal particular; tabla 1C: perjuicio patrimonial), cuyo contenido conceptual se ha detallado anteriormente.

---

<sup>88</sup> MARTÍN-CASALS, Miquel. Sobre la propuesta del nuevo “Sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las personas en los accidentes de circulación”: exposición general y crítica, *Asociación Española de Abogados especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, nº 50, 2014, págs.41-68. El profesor Martín-Casals fue, además, presidente de la Comisión de Expertos que redactó la propuesta del nuevo sistema de valoración.

De modo paralelo, el resto de secciones –2ª: indemnizaciones por secuelas y 3ª: indemnizaciones por lesiones temporales- se complementan con tablas anexas que determinan exactamente cantidades y porcentajes.

De esta estructura se desprende que para cada uno de los supuestos (muerte, secuelas y lesiones temporales) se reconocen tres tipos de perjuicios resarcibles. Estos perjuicios se trasladan a las tablas siguiendo un mismo esquema: las tablas “A” se refieren siempre a perjuicio personal básico, las “B” al perjuicio particular y las “C” al perjuicio patrimonial.

Uno de los aspectos más complejos y novedosos del nuevo sistema con respecto al derogado baremo lo constituye el tratamiento del lucro cesante, parte integrante del perjuicio patrimonial en las indemnizaciones por causa de muerte –tabla 1C-, ya que la cuantificación de la pérdida de ingresos que sufrirá una persona debido al fallecimiento de aquella persona de la que dependía económicamente, cuando el objetivo es compensar el importe total de la pérdida en el momento de cerrar el siniestro, exige proyectar en el tiempo la situación económica existente en el momento del accidente, sometiéndola a una serie de hipótesis y estimaciones influenciadas por numerosas circunstancias acaecidas en el transcurso de los años, de forma que se realiza un cálculo a futuro siguiendo las reglas descritas a continuación.

En primer, lugar se debe identificar quién de los perjudicados que concurren en el caso, dependía para su vida diaria de los ingresos de la víctima fallecida, para lo que la Ley establece una serie de presunciones –cónyuge viudo en todo caso, hijos menores de 30 años que dependan económicamente del progenitor, salvo prueba en contrario, cualquier perjudicado que invoque dependencia según medios admitidos en Derecho, los cónyuges separados o ex cónyuges con derecho a percibir pensión compensatoria que se extinga por fallecimiento (único caso en que el legislador reconoce derecho resarcitorio a quien no tiene la condición de perjudicado)-.

En segundo lugar, para el cálculo se realiza una operación de multiplicación entre dos elementos: el multiplicando –ingresos netos de la víctima- y el multiplicador - coeficiente actuarial de cada perjudicado, integrado por la cuota, pensiones públicas a las que se tenga derecho, duración de la dependencia económica, riesgo de fallecimiento

y tasa de descuento-. Pese a la aparente dificultad técnica, el legislador ha querido facilitar su uso, incorporando en las celdas de la tabla correspondiente la cantidad resultante de aplicar el coeficiente sobre el multiplicando, por lo que no tenemos que operar con coeficientes.<sup>89</sup>

El resto de tablas relativas a indemnización por muerte no comportan una especial dificultad técnica.

En lo relativo a indemnización por secuelas, reguladas en artículos 93 a 133 de la Ley, se consideran secuelas “las deficiencias físicas y psíquicas y los perjuicios estéticos que derivan de una lesión y permanecen una vez finalizado el proceso de curación. El material de osteosíntesis que permanece al término del proceso también tiene la consideración de secuela”. La indemnización por perjuicio personal básico se obtiene de la aplicación conjunta del “baremo médico” de la tabla 2.A.1 que clasifica y valora en puntos u horquilla de puntos cada una de las secuelas, y del “baremo económico” de la tabla 2.A.2 que indica el valor del punto en euros –según puntuación global y edad del lesionado-. Dentro del perjuicio personal particular se integran el perjuicio psicofísico, el perjuicio estético, la pérdida de calidad de vida –novedad en el sistema de valoración-, la pérdida del feto y el perjuicio excepcional del artículo 112. Por último contempla el perjuicio patrimonial, integrado por daño emergente y lucro cesante.

Finalmente, la tabla 3 contiene las indemnizaciones por lesiones temporales, definidas como “las que padece el lesionado desde el momento del accidente hasta el final del proceso curativo o hasta la estabilización de la lesión y su conversión en secuela”. La indemnización por lesión temporal es compatible con la indemnización por secuelas e incluso por muerte, y se cuantifica según las reglas de los artículos 134 a 143, que se reflejan en la tabla señalada. En este capítulo, es destacable que un artículo recoge expresamente los traumatismos menores de columna vertebral, el comúnmente denominado “latigazo cervical”, y requiere tal atención porque es una patología muy

---

<sup>89</sup>AGÜERO RAMÓN-LLIN, E., *Las indemnizaciones de las víctimas de accidentes de tráfico*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2015, págs. 49-59.

común y arraigada en este ámbito, existiendo la idea generalizada de que es una lesión que consume muchos más recursos de los que debiera, debido a un alto porcentaje de fraude, llegando al extremo de considerarse que en España se ha generado un negocio alrededor de esta lesión.<sup>90</sup> La Ley 35/2015 pretende objetivar la determinación de la lesión y sus posibles secuelas, a través del establecimiento de cuatro criterios de causalidad genérica: de exclusión –que no concorra otra causa que justifique totalmente la patología-, cronológico –la patología se manifieste en un período de tiempo explicable desde el punto de vista médico-, topográfico –que exista relación entre la zona corporal afectada por el accidente y la lesión sufrida-, y, por último, de intensidad –adecuación biomédica entre la lesión sufrida y el mecanismo de producción de accidente.

Conforme al artículo 48 de la Ley, las bases técnicas actuariales, que contienen las hipótesis para el cálculo de los coeficientes actuariales, se establecerán por parte del Ministerio de Economía y Competitividad, lo cual implica que desde el 1 de enero de 2017 es obligación de este Ministerio la publicación de las bases técnicas actuariales que son las que contienen las reglas de cálculo para la determinación de las indemnizaciones, con especial influencia en el cálculo del lucro cesante, al ser la situación más imprecisa al hacer necesario un cálculo a futuro<sup>91</sup>.

### 3.- Procedimiento de reclamación de indemnizaciones

El artículo 37 de la Ley 15/2015 menciona los deberes recíprocos de colaboración entre la persona lesionada y la entidad aseguradora, a los efectos de valoración de las lesiones y secuelas, que consisten básicamente en que el perjudicado

---

<sup>90</sup>En tal sentido se manifiesta BERMÚDEZ ODRAIZOLA, L., “Traumatismos menores de la columna vertebral”, Jornada sobre la reforma del sistema de valoración del daño corporal, *Unespa*, 2014, pág. 21.

<sup>91</sup>PEREÑA MUÑOZ, J.J., “Análisis del nuevo baremo aprobado por la Ley 35/2015: indemnizaciones por secuelas y lesiones temporales”, *Revista de la Asociación española de abogados especializados en responsabilidad civil y seguro*, N°57, Primer Trimestre 2016.

debe facilitar que por parte de los servicios médicos designados por la entidad aseguradora se realice un seguimiento del curso evolutivo de las lesiones que le permita tener suficientes elementos de juicio, como responsable civil que debe hacer frente al pago de las indemnizaciones.

Por otro lado, tras la modificación operada en virtud de la Ley 35/2015, quedan reguladas en el artículo 7 de la LRCSCVM las obligaciones del asegurador y las del perjudicado, estableciendo el cauce procedimental para la reclamación de indemnización, destacando como novedad la introducción de un trámite de conciliación previo y obligatorio a la presentación de una demanda en vía civil. Esta vía extrajudicial se inicia, una vez producido el accidente de circulación, con la comunicación del siniestro por parte del perjudicado al asegurador y la reclamación de la indemnización que corresponda. Esta reclamación interrumpe el cómputo del plazo de prescripción de la acción, desde el momento en que se presente ante la compañía aseguradora obligada a indemnizar, situación de interrupción que se prolongará hasta la notificación de forma fehaciente al perjudicado de la oferta o respuesta motivada definitiva, con los que concluiría el procedimiento extrajudicial.

Una vez presentada la reclamación del perjudicado -lo que exige un comportamiento activo por su parte- ante la aseguradora que cubra la responsabilidad del conductor responsable del siniestro, la compañía de seguros dispone de un plazo de 3 meses para presentarle una oferta motivada de indemnización, en el caso de que considere acreditada la responsabilidad de su asegurado y cuantificado el daño. Si la aseguradora no considera acreditada la responsabilidad o cuantificado el daño, o bien rechaza la reclamación extrajudicial, dará una respuesta motivada al perjudicado solicitante.

Teniendo en cuenta que entre las obligaciones del asegurador figura la de observar una conducta diligente en la cuantificación del daño y la liquidación de la indemnización desde que conozca por cualquier medio la existencia de un accidente, vemos que la Ley impone un comportamiento activo a ambas partes del procedimiento extrajudicial de reclamación de indemnización.

Para la aseguradora la obligación de comportamiento activo se concreta en el devengo de intereses de demora -según lo previsto en el artículo 9 de la Ley- en los supuestos de que haya transcurrido el plazo de 3 meses sin haber presentado una oferta

motivada de indemnización por causa no justificada o que le fuera imputable al asegurador, o bien en el caso de que habiendo sido aceptada la oferta motivada por el perjudicado no se haya satisfecho la misma en el plazo de 5 días o no se haya consignado para el pago la cantidad ofrecida.

Tanto la oferta motivada de indemnización como la respuesta motivada –si el asegurador no se muestra conforme a indemnizar vía extrajudicial- deben cumplir una serie de requisitos formales que garanticen la claridad y transparencia del proceso, de forma que el perjudicado entienda perfectamente la posición jurídica de la aseguradora.

El nuevo sistema de valoración instaura un principio de capitalidad, que supone que a cada perjudicado se le valora su perjuicio sin que la indemnización que deba percibir dependa de la concurrencia de otros perjudicados<sup>92</sup>.

Asimismo, la Ley indica que el momento clave para determinar las partidas resarcitorias será el que corresponda al sistema de valoración vigente en el momento de producirse el accidente, con la actualización correspondiente al año en que se haga el pago<sup>93</sup>.

El artículo 7 de la LRCSCVM dispone también que en caso de disconformidad del perjudicado con la oferta motivada, las partes implicadas –víctima o perjudicado, por un lado, y aseguradora por otro- podrán de común acuerdo y a costa del asegurador, pedir informes periciales complementarios, realizados por médicos especialistas en la valoración del daño corporal, pudiendo incluso solicitar informe al Instituto de Medicina Legal, siempre que no hubiese intervenido previamente. La intervención del Instituto de Medicina Legal en cuanto a procedimiento de solicitud, emisión, plazo de remisión y entrega del informe, está regulada en el Real Decreto 1148/2015, de 18 de diciembre<sup>94</sup>. Una vez emitido el informe pericial complementario, la aseguradora está obligada a efectuar una nueva oferta motivada al perjudicado, en el plazo de 1 mes desde la entrega del informe –manteniéndose interrumpido el plazo de prescripción para el ejercicio de acciones judiciales-.

---

<sup>92</sup>GONZÁLEZ ESTEVEZ, A.E. y BADILLO ARIAS, J.A., *El nuevo baremo de daños*, ThomsonReuters Aranzadi, Cizur Menor, 2015, pág.58.

<sup>93</sup>BADILLO ARIAS, J.A., *La Responsabilidad civil automovilística*. . . ob.cit.,2016, pág. 240.

<sup>94</sup> BOE núm. 303, de 19 de diciembre de 2015.

En el supuesto de disconformidad antes detallado, y después de presentada la oferta de indemnización o la respuesta motivada por la aseguradora, el perjudicado podrá optar por acudir al procedimiento de mediación contemplado en el artículo 14 de la Ley para procurar solucionar la controversia, o bien acudir a la vía jurisdiccional civil para reclamar los daños y perjuicios correspondientes, adjuntando a la demanda la oferta de indemnización o la respuesta motivada como requisito ineludible de admisibilidad de la misma.<sup>95</sup>

El procedimiento de mediación regulado en el artículo 14 es otra de las novedades introducidas por la Ley 35/2015, posibilidad que debe ser llevada a cabo según lo previsto en la Ley 5/2012, de 6 de julio, de Mediación en asuntos civiles y mercantiles<sup>96</sup>, a través de un procedimiento que será dilucidado por una institución de mediación o un mediador profesional especializado en responsabilidad civil en el ámbito de la circulación, que cuente con formación específica para ejercer la mediación en este ámbito.

#### 4.- Aplicación analógica del sistema de valoración del daño personal a víctimas de accidentes de tráfico a otros campos de la responsabilidad civil.

El nuevo sistema de valoración de los daños y perjuicios personales aprobado por la Ley 35/2015, al igual que su antecesor, el baremo de valoración establecido por la Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, y que se tradujo en un anexo al 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, ha venido siendo aplicado con carácter orientativo por muchos juzgados y tribunales de distintos órdenes jurisdiccionales; con bastante frecuencia en el orden civil (por ejemplo, en sede de responsabilidad médica o de responsabilidad civil por daños causados por productos defectuosos) y muy especialmente por los juzgados de lo social,

---

<sup>95</sup>GONZÁLEZ ESTEVEZ, A.E. y BADILLO ARIAS, J.A., *El baremo nuevo de daños*. Ob.cit., 2015, págs.32-35

<sup>96</sup>BOE núm. 162, de 7 de julio de 2012.

debido a que su competencia en accidentes laborales y enfermedades profesionales les obliga a tomar decisiones sobre la concesión de indemnizaciones derivadas de dichas contingencias. Todo ello, a pesar de que el sistema de baremación de daños en accidentes de circulación siempre ha recibido críticas, centradas principalmente en la objetivación del daño que impide una reparación íntegra del mismo, de modo que no resarce adecuadamente el daño patrimonial<sup>97</sup>. También se ha criticado el hecho de que era un sistema alejado del seguido en los países de nuestro entorno en lo relativo a la obligatoriedad de aplicación en accidentes de circulación, frente a la voluntariedad en su aplicación en el Derecho comparado europeo.<sup>98</sup>

A pesar de ello, la doctrina es unánime a la hora de conceder que el antiguo baremo, actual sistema de valoración de daños, aporta una serie de ventajas incuestionables, entre las que destacan: la aplicación de un criterio unitario en la fijación de indemnizaciones, el establecimiento de un mecanismo que conduce a resultados parecidos en situaciones similares, lo que agiliza los procedimientos disminuyendo los conflictos judiciales y proporciona una respuesta a la siempre compleja valoración de los daños morales que es fijada con carácter general por el legislador.

Todas estas circunstancias inciden en que se considere que el baremo o sistema de valoración aporta seguridad jurídica e igualdad, cuestiones que en materia indemnizatoria deben considerarse prioritarias.

La STC 181/2000, de 29 de junio, vino a sentar la constitucionalidad del sistema de valoración, dejando claro, entre otras cuestiones, que la aplicación del baremo es vinculante para los órganos judiciales en materia de accidentes de circulación, si bien dejó abierta la cuestión relativa a la aplicación del sistema de valoración por los tribunales con carácter orientativo en otros sectores de actividad.

---

<sup>97</sup>Vid., entre otros, MEDINA CRESPO, M., *El resarcimiento de los perjuicios personales*. . . ob.cit., 2015, págs. 29-34.

<sup>98</sup>BADILLO ARIAS, J.A., *La responsabilidad civil automovilística*. . . . ob.cit., 2016, pág.221.

La tesis que se ha impuesto en la jurisprudencia del Tribunal Supremo es que sí debe utilizarse con carácter orientativo en otros ámbitos materiales distinto de la circulación de vehículos a motor, siempre que el sistema responda a la valoración objetiva del daño ajustada a la realidad. No obstante, si se entiende que predomina un criterio limitativo de las indemnizaciones se entiende que la aplicación del baremo en supuestos ajenos a la circulación puede ser discutible desde el punto de vista constitucional<sup>99</sup>.

En el orden jurisdiccional social, que es posiblemente el que más aplicación, fuera del ámbito automovilístico, le ha dado al baremo y actualmente al sistema de valoración, la doctrina de la Sala 4ª del Tribunal Supremo señala que la función de fijar la indemnización de los daños y perjuicios derivados de accidente laboral y enfermedad profesional es propia de los órganos judiciales de lo social de la instancia, siempre que en el ejercicio de tal función les guíe la íntegra satisfacción del daño a reparar, así como, que lo hagan de una forma vertebrada que permita conocer, según lo que se haya probado, los diferentes daños y perjuicios que se compensan y la cuantía indemnizatoria que se reconoce a cada uno de ellos, razonándose los motivos que justifican esa decisión<sup>100</sup>. Para realizar tal función, el juzgador puede valerse del sistema de valoración del anexo a la Ley aprobada por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, donde se contiene un baremo que le ayudará a vertebrar y estructurar el “quantum” indemnizatorio por cada concepto, a la par que deja a su prudente arbitrio la determinación del número de puntos a reconocer por cada secuela y la determinación concreta del factor corrector aplicable. Ese uso facilitará la acreditación del daño y su

---

<sup>99</sup> XIOL RIOS, J.A., “El ocaso de la jurisprudencia constitucional sobre valoración del daño corporal”. *Revista de la Asociación española de abogados especializados en responsabilidad civil y seguro*. nº 50. 2014. págs. 9-30

<sup>100</sup> LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J.M., “Efecto expansivo del nuevo Baremo de tráfico en la responsabilidad por accidentes laborales. Su repercusión en el tratamiento resarcitorio del lucro cesante”, *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, segundo trimestre 2015, págs. 9-18.

valoración, sin necesidad de acudir a complicados razonamientos, ya que la fundamentación principal está implícita en el uso de un baremo aprobado legalmente.

Siendo estos anteriores los aspectos más importantes de la doctrina de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo, queda claro que es sumamente aconsejable la aplicación, aunque sea de modo orientativo y no vinculante, del nuevo sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación en otros órdenes jurisdiccionales o ámbitos materiales distintos de la responsabilidad civil por accidentes de circulación, ya que con todos sus errores, se puede afirmar que es el sistema de valoración conocido “menos malo”, y que a lo largo de 21 años de existencia, ha sido reformado actualmente, pero se ha hecho tomando como base el baremo original

## CONCLUSIONES

1.-La responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor es un ámbito del Derecho civil con una normativa especial extensa y compleja, con numerosas modificaciones legislativas, motivadas por el hecho de tratarse de un sector en el que el aumento exponencial del parque automovilístico, tanto a nivel nacional (especialmente en España desde la década de los años 60) como internacional, implica que las situaciones en las que concurre algún tipo de responsabilidad extracontractual de las personas afectadas -que desde el punto de vista de conductor o de peatón abarcan a la práctica totalidad de la población- se van incrementando de forma paralela. Ello genera numerosísimos conflictos, que se pueden resolver a través de la vía judicial, o bien, siguiendo la filosofía adoptada por la Unión Europea que ha sido traspuesta a nuestro Ordenamiento jurídico interno, a través de la resolución extrajudicial con figuras como la mediación.

Una de las principales preocupaciones comunitarias en esta materia ha sido conseguir el mayor grado posible de armonización entre las legislaciones de todos los Estados miembros, al ser el fenómeno circulatorio intracomunitario uno de los más perceptibles efectos de la supresión de fronteras interiores, de forma que los problemas que se den en la circulación de vehículos dentro del territorio de la UE puedan tener una fácil y rápida solución para el ciudadano.

En España este aspecto se ha ido cumpliendo de forma tempestiva y adecuada, de modo que las sucesivas reformas legislativas en el ámbito automovilístico han estado encaminadas a lograr el objetivo apuntado, pudiendo asegurarse que actualmente nuestro ordenamiento jurídico respeta escrupulosamente lo establecido en las distintas Directivas de la Unión Europea sobre el particular.

2.- La responsabilidad civil extracontractual presente en los accidentes de circulación exige la concurrencia de una acción u omisión humana, la producción de un daño y la relación de causalidad o nexo causal entre ambos, con sus propios requisitos y particularidades en ese campo, y respecto de los cuales resulta especialmente problemática su prueba y valoración, siendo probablemente el nexo causal el presupuesto más controvertido.

Dentro de la Responsabilidad Civil en los accidentes de circulación, son fundamentales los conceptos de <vehículo a motor> y de <hecho de la circulación>, que conforman el ámbito material de este sector, y de cuyo concurso o no en un hecho concreto depende que se aplique o no la normativa específica de esta materia, estando determinados y definidos ambos conceptos en la Ley, aunque la casuística obligue a que la jurisprudencia tenga que delimitar su contenido en el caso concreto.

3.- El Seguro Obligatorio del Automóvil cubre las indemnizaciones por daños personales y materiales ocasionados en un accidente de circulación, excluyendo los daños personales sufridos por el conductor y los materiales del vehículo responsable para cuya cobertura se puede contratar un seguro voluntario, así como los daños causados por la comisión de un delito doloso en el que se utiliza como instrumento un vehículo en una acción totalmente extraña a la circulación de vehículos, que será depurada a través de la vía penal. El control del aseguramiento obligatorio de vehículos se realiza a través del Fichero Informático de Vehículos Asegurados, instrumento que agiliza la obligación del Estado en este aspecto.

4.- Asunto crucial en el campo de los siniestros automovilísticos es la determinación de los criterios de imputación de la responsabilidad civil. Nuestro ordenamiento hace al respecto una distinción en función del tipo de daño causado, estableciendo para los *daños corporales* la responsabilidad objetiva atenuada –se responde por todos los daños causados a personas, salvo que concurra alguna de las causas de exoneración previstas legalmente (culpa exclusiva del perjudicado o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo), ya que el título de imputación es el “riesgo circulatorio” en abstracto. En contraste con lo anterior para resarcir los *daños materiales* se adopta el tradicional criterio subjetivo de la culpa del causante, que debe ser acreditada por la víctima o perjudicado, regulado en el art. 1902 CC. En los numerosos supuestos de colisión sin culpas probadas, prevalece la tesis de <responsabilidades cruzadas>, en virtud de la cual cada parte responde por entero de los daños que haya ocasionado a la otra.

5.- Por lo que respecta a los sujetos intervinientes, en el lado de los responsables destaca, como es lógico, la figura del conductor; aunque también el propietario no conductor responde en ocasiones: concretamente si cede el vehículo a alguna persona con él relacionada o si el accidente está motivado por un deficiente mantenimiento del

vehículo. En el otro lado de la relación intersubjetiva propia de la responsabilidad civil automovilística se sitúan la víctima y el perjudicado; conceptos que, a pesar de no estar claramente definidos en la Ley, deben distinguirse con nitidez, sirviendo para ello la precisión de que es víctima quien sufre directamente el accidente de tráfico y es perjudicado –noción más amplia- tanto la víctima como aquellos que padecen daños como consecuencia indirecta o refleja del accidente.

6.- Especialmente digna de mención es la innovación que ha supuesto la Ley 35/2015, en vigor desde el 1 de enero de 2016, por la que -entre otras novedades que introduce en el Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor- se reforma el sistema de valoración de los daños y perjuicios personales (aprobado inicialmente por ley 30/1995), que es el resultado del acuerdo alcanzado entre las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico y las entidades aseguradoras, dentro de la Comisión de expertos que abordó esta cuestión.

La citada Ley 35/2015 pretende reforzar el principio de reparación íntegra del daño, así como el llamado principio de vertebración, que exige la separación absoluta entre los daños patrimoniales y los daños extrapatrimoniales, a efectos de la adecuada valoración de unos y otros.

Entre los nuevos conceptos que a efectos de dicha valoración se introducen, tienen especial relevancia los siguientes: el “perjuicio personal básico”, que compensa el dolor o daño moral de forma idéntica para todas las víctimas o perjudicados; el “perjuicio personal particular”, que compensa el dolor o daño moral teniendo en cuenta las circunstancias particulares de la víctima o perjudicado; y el perjuicio patrimonial, integrado por el daño emergente y el lucro cesante –que es objeto de un extensísimo desarrollo y que, con toda probabilidad, será uno de los puntos más controvertidos de la Ley.

Siquiera de forma complementaria, interesa destacar que el referido sistema de valoración de daños y perjuicios personales, aparte de ser vinculante y de obligatoria aplicación por nuestros tribunales en el ámbito de los accidentes de circulación, también es con frecuencia aplicado analógicamente a efectos de valorar los daños personales en otros sectores muy distintos; especialmente por el orden jurisdiccional social, ya que en la aplicación del Derecho laboral es sumamente útil contar con un instrumento objetivo de determinación de cuantías, aunque sólo sea con carácter orientativo, ya que facilita

en gran medida la labor del órgano judicial y dota a su decisión de una elevada dosis de seguridad jurídica.

7.- Con gran repercusión práctica, otro de los objetivos de la Ley 35/2015 es mejorar la agilidad procedimental, tanto judicial como extrajudicial, manteniendo el sistema –introducido por la Ley 21/2007, de 11 de julio- de presentación por parte de la aseguradora de la <oferta motivada de indemnización> y la <respuesta motivada> para el caso de que no se considere responsable o no resulte acreditado el daño. Desde esos postulados, resulta novedosa la obligación que la Ley 35/2015 impone al perjudicado de presentar la reclamación de indemnización ante la compañía aseguradora, lo que además, en virtud del artículo 7 de la LRCSCVM, se convierte en requisito de admisibilidad para la interposición de una futura demanda en vía judicial civil.

Conviene asimismo subrayar que la Ley 35/2015 viene también a detallar las respectivas obligaciones que tienen el asegurador y la víctima o perjudicado, de forma que si cada uno de ellos las respeta, es factible una solución extrajudicial, que sea favorable para los intereses de ambos, y en última instancia redunde en beneficio de la propia administración de justicia.

## BIBLIOGRAFÍA

AGÜERO RAMÓN-LLIN, E., *Las indemnizaciones de las víctimas de accidentes de tráfico*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2015.

ALMARCHA JAIME, J., “La responsabilidad objetiva del conductor en los accidentes de tráfico con inimputables tras la Ley 35/2015”. *Revista del Centro de Estudios de Consumo*, Universidad de Castilla-La Mancha. nº 17/2016. págs.. 216-221.

BADILLO ARIAS, J.A., *La Responsabilidad Civil Automovilística. El Hecho de la Circulación*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2016.

BADILLO ARIAS, J.A., y GONZÁLEZ ESTEVEZ, A., *El nuevo baremo de daños*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2015.

BUSTO LAGO, J.M., y REGLERO CAMPOS, L.F. (coordinadores), *Lecciones de Responsabilidad Civil*, Thomson Aranzadi, Cizur Menor, 2013.

CASTELLANO RUIZ, M., “El derecho de repetición del asegurador. Supuestos generales previstos en el TRLRCSVM y en el contrato de seguro”, *Revista de la Asociación de Abogados Especialistas en Responsabilidad Civil y Seguro*, cuarto trimestre 2015, págs.41-66

COBO PLANA, J.A., “Cómo valorar la pérdida de la calidad de vida en los artículos 107, 108 y 109 de la Ley 35/2015”, *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, tercer trimestre 2015, pág. 19-44.

GAYO LAFUENTE, J.L y ESTELLA LÓPEZ, A., *El Consorcio de Compensación de Seguros y la Responsabilidad Civil de la Circulación*, Comares, Granada, 1997.

GUTIERREZ SANTIAGO, P., “Vehículos defectuosos y responsabilidad”, en *Revista de Derecho Privado*, Vol. I, enero-febrero 2003, págs. 3-67.

LARROSA AMANTE, M.A., “El nexo de causalidad en las colisiones por alcance a baja velocidad”, *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, tercer trimestre 2013, págs.9-32.

LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA, J.M., “Efecto expansivo del nuevo Baremo de tráfico en la responsabilidad por accidentes laborales. Su repercusión en el

- tratamiento resarcitorio del lucro cesante”, *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, segundo trimestre 2015, págs. 9-18.
- MARTÍN CASALS, M., “Sobre la propuesta del nuevo sistema de valoración de los daños y perjuicios causados en las personas en los accidentes de circulación: exposición general y crítica”, *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, segundo trimestre 2014, págs.41-68.
- MEDINA CRESPO, M., *El resarcimiento de los perjuicios personales causados por la muerte en el nuevo baremo de tráfico*, WoltersKluwer, Hospitalet de Llobregat, 2015.
- MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La concurrencia de causas*, Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2009.
- PEREÑA MUÑOZ, J.J., Análisis del nuevo baremo aprobado por la Ley 35/2015: indemnizaciones por secuelas y lesiones temporales, *Revista de la Asociación española de abogados especializados en responsabilidad civil y seguro*, N°57, Primer Trimestre 2016.
- PINTO ANDRADE, C., *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación: resolución de conflictos*, WoltersKluwer, Hospitalet de Llobregat, 2015.
- REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, Aranzadi, Cizur Menor, 2004.
- REGLERO CAMPOS, L.F. (coordinador), *Tratado de Responsabilidad Civil, Tomo II Parte Especial Primera*, Aranzadi, Cizur Menor, 2008.
- SERRANO FERNÁNDEZ, M., *Tratado jurisprudencial de responsabilidad por daños*, Tirant Lo Blanch, Valencia 2013.
- SUCUNZA TOTERICAGÜENA, S., “Los métodos alternativos de resolución de conflictos en el ámbito de la responsabilidad civil y seguro”, *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, tercer trimestre 2015, págs. 9-18.
- YZQUIERDO TOLSADA, M., *Responsabilidad Civil Extracontractual, parte general*, Dykinson, Madrid, 2015