



---

# Facultad de Ciencias Sociales, Jurídicas y de la Comunicación

GRADO EN DERECHO

RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL,  
ESPECIAL REFERENCIA A LA RESPONSABILIDAD  
DERIVADA DE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

PRESENTADO POR:

**CRISTIAN RODAO ARRANZ**

TUTELADO POR:

**HENAR ÁLVAREZ ÁLVAREZ**

FECHA

**3 DE JULIO DE 2023**

## **AGRADECIMIENTOS**

Quisiera empezar dando las gracias a mi tutora Henar Álvarez Álvarez, quien me ha guiado durante esta etapa para poder realizar mi Trabajo Fin de Grado, estando en todo momento pendiente, facilitándome la documentación que he necesitado y contestando con rapidez a cualquier duda que me iba surgiendo a medida que avanzaba en el desarrollo de la investigación.

A mis familiares, en primer lugar a mis padres, gracias por haber sido mi faro, mi luz en los momentos más oscuros, por orientarme en todas las fases de mi vida, sin vosotros no hubiese logrado nada ni sería la persona que soy a día de hoy, me siento afortunado por teneros. A mi novia Cristina, no hay palabras para agradecer todo el apoyo incondicional que me has dado sin pedir nada a cambio, parte de este logro se debe a ti, estando a mi lado cuando peor lo he pasado, estoy seguro de que por tu constancia y sacrificio vas a conseguir tu sueño y lo vamos a disfrutar juntos. También a mi hermana, a pesar de la distancia has estado siempre a mi lado, gracias por aquel consejo al inicio de la carrera que me hizo continuar y no dejarlo.

Además, me gustaría agradecer a mi compañera Sara por haber estado siempre atenta y tener esa paciencia conmigo, perdona por todos esos días que te he dejado sola en el trabajo y gracias por haberme dado todo lo que tienes, eres una gran madre, tus hijos van a estar muy orgullosos de ti.

Para terminar, quiero hacer referencia a una frase que llevo guardando mucho tiempo y que representa todas las horas de esfuerzo invertido por las que he sacrificado mi vida familiar y social para lograr esta titulación:

**“COMPLACE MÁS LA GLORIA CUANDO SE HA SUFRIDO TANTO  
PARA ALCANZARLA”**

## ÍNDICE

<b>RESUMEN</b> .....	1
<b>ABSTRACT</b> .....	1
<b>PALABRAS CLAVE</b> .....	1
<b>KEYWORDS</b> .....	1
<b>ABREVIATURAS</b> .....	2
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	3
<b>1. ASPECTOS GENERALES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL</b> .....	6
1.1. Concepto de responsabilidad. Distinción entre responsabilidad contractual y responsabilidad extracontractual.....	6
1.2. Los sistemas de responsabilidad civil extracontractual.....	9
1.2.1. Evolución histórica de los sistemas de responsabilidad.....	9
1.2.2. El sistema de responsabilidad civil subjetiva. La culpa .....	11
1.2.3. El sistema de responsabilidad objetiva o por riesgo.....	12
1.3. Presupuestos que conforman la responsabilidad civil aquiliana.....	14
1.3.1. La acción u omisión.....	14
1.3.2. El daño .....	15
1.3.3. La relación de causalidad .....	17
<b>2. REGULACIÓN POSITIVA EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR</b> .....	19
2.1. Normativa comunitaria.....	20
2.1.1. Primera Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972 .....	20
2.1.2. Segunda Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983.....	21
2.1.3. Tercera Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990.....	22
2.1.4. Cuarta Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000 .....	22
2.1.5. Quinta Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005 .....	23
2.1.6. Directiva 2009/103/CE, de 16 de diciembre de 2009 .....	23
2.1.7. Directiva 2021/2118, de 24 de noviembre de 2021.....	24
2.2. Normativa Nacional.....	25
<b>3. EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR</b> .....	30
3.1. Contrato de seguro de los automóviles.....	30
3.1.1. Elementos subjetivos del contrato .....	32
3.2. Seguro obligatorio de automóviles (SOA).....	32

3.3.	Ámbito de cobertura del SOA .....	33
3.3.1.	Ámbito territorial de cobertura del SOA.....	34
3.3.2.	Ámbito cuantitativo de cobertura del SOA .....	34
3.3.3.	Ámbito material de cobertura del SOA y los supuestos excluidos.....	35
<b>4.</b>	<b>ELEMENTOS CONFIGURADORES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN. ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA LRCSCVM.....</b>	<b>38</b>
4.1.	Vehículo a motor.....	38
4.1.1.	Vehículos excluidos .....	40
4.1.2.	Supuesto especial relativo a los vehículos articulados, remolques y semirremolques .....	42
4.2.	Hecho dañoso de la circulación .....	43
4.2.1.	Casos que quedan exceptuados de la consideración del hecho dañoso de la circulación .....	46
4.2.2.	La consideración del «hecho de la circulación» tras la STJUE, de 4 de septiembre de 2014 y del Auto de 11 de diciembre de 2019 .....	50
4.3.	Sujetos responsables .....	52
4.3.1.	Conductor .....	53
4.3.2.	Pluralidad de vehículos intervinientes.....	53
4.3.3.	Responsabilidad por hecho de otro.....	54
4.3.4.	Asegurador del vehículo causante del siniestro .....	57
4.3.5.	Consortio de Compensación de Seguros (CCS) .....	58
4.3.6.	Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO).....	60
4.4.	Relación causal y las causas de exoneración de la responsabilidad .....	62
4.4.1.	La culpa exclusiva del perjudicado .....	63
4.4.2.	La fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo a motor	65
4.4.3.	La culpa de los menores de catorce años y de personas con discapacidad que se encuentren privadas de culpa civil.....	66
4.4.4.	La concurrencia de culpas.....	67
<b>5.</b>	<b>SISTEMA DE VALORACIÓN DE DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS EN ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN. ESPECIAL REFERENCIA A LA REFORMA OPERADA POR LA LEY 35/2015.....</b>	<b>68</b>
5.1.	Consideraciones generales.....	69
5.2.	Clases de daños.....	70
5.2.1.	Daños patrimoniales: daño emergente y lucro cesante .....	70
5.2.2.	Daños extrapatrimoniales .....	71
5.2.3.	Daño corporal .....	71

5.2.4.	Daño reflejo o por rebote.....	73
5.3.	Formas de reparación del daño .....	73
5.3.1.	Reparación en forma específica o in natura .....	75
5.3.2.	Reparación pecuniaria o por equivalente.....	75
5.3.3.	Compensación de lucros y daños .....	76
5.3.4.	Principio de reparación íntegra del daño.....	76
5.4.	Valoración del daño corporal .....	77
5.4.1.	Indemnizaciones por causa de muerte.....	77
5.4.2.	Indemnizaciones por secuelas .....	79
5.4.3.	Indemnizaciones por lesiones temporales.....	82
<b>6.</b>	<b>PREVISIONES DE FUTURO .....</b>	<b>85</b>
<b>7.</b>	<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>87</b>
	CONCLUSIÓN PRIMERA .....	87
	CONCLUSIÓN SEGUNDA .....	87
	CONCLUSIÓN TERCERA.....	88
	CONCLUSIÓN CUARTA .....	89
	CONCLUSIÓN QUINTA .....	90
	CONCLUSIÓN SEXTA.....	90
<b>8.</b>	<b>JURIPRUDENCIA .....</b>	<b>92</b>
<b>9.</b>	<b>LEGISLACIÓN.....</b>	<b>93</b>
<b>10.</b>	<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>95</b>
<b>11.</b>	<b>WEBGRAFÍA .....</b>	<b>96</b>
<b>12.</b>	<b>REVISTAS Y OTROS ARTÍCULOS.....</b>	<b>97</b>

## **RESUMEN**

El presente trabajo estudia, primeramente, desde una perspectiva general, el régimen jurídico que resulta de aplicación a la responsabilidad civil, analizando su evolución histórica teniendo en cuenta su desarrollo doctrinal y jurisprudencial. A continuación, se centra específicamente en la responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación, teniendo como base el ámbito de aplicación del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro de la circulación de vehículos a motor, así como la reforma operada por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, que modifica el sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas.

## **ABSTRACT**

The present paper has for study, firstly from a general perspective, the juridical regime applicable to civil liability, analysing its historical evolution and taking into account its doctrinal and jurisprudential development. Secondly and from a more specific perspective, the paper focuses on civil liability arising from traffic accidents, based on the scope of application of the 8/2004 Royal Legislative Decree, of 29 October, which approves the revised law on both civil liability and the insurance for the circulation of motor vehicles; and on the scope of application of the reform introduced by the 35/2015 Law, of 22 September, which modifies the process for the evaluation of damages caused to people.

## **PALABRAS CLAVE**

Responsabilidad civil, accidente de circulación, vehículo a motor, seguro obligatorio, daños.

## **KEYWORDS**

Civil liability, traffic accident, motor vehicle, mandatory insurance, damages

## ABREVIATURAS

BOE	Boletín Oficial del Estado
CC	Código Civil
CE	Constitución Española
CEE	Comunidad Económica Europea
CCS	Consortio de Compensación de Seguros
CP	Código Penal
DOUE	Diario Oficial de la Unión Europea
EEE	Espacio Económico Europeo
FIVA	Fichero Informativo de Vehículos Asegurados
FJ	Fundamento Jurídico
LRCSCVM	Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor
LSV	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
RD	Real Decreto
RDL	Real Decreto Legislativo
RSORCCVM	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
RJ	Repertorio de Jurisprudencia Aranzadi
SOA	Seguro Obligatorio de Automóviles
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
TS	Tribunal Supremo
UE	Unión Europea
VMP	Vehículo de Movilidad Personal

## INTRODUCCIÓN

El crecimiento del parque automovilístico y el riesgo que ello conlleva es una realidad conocida por nuestra sociedad, esto hace que la probabilidad de sufrir un accidente de circulación sea cada vez mayor, provocando un peligro para los usuarios de la vía y, si a lo anterior, se suma que han ido apareciendo nuevos vehículos para el desplazamiento de personas que circulan indebidamente por las zonas de tránsito entre los peatones alcanzando una elevada velocidad, nos da como resultado ciertas tragedias humanas que generan la necesidad de reparar los daños ocasionados por el siniestro. No obstante, nadie niega la importancia que tiene la circulación de vehículos para el desarrollo económico de los países haciendo posible un transporte rápido y relativamente seguro de personas y mercancías, mejorando las comunicaciones, hechos que requieren de una regulación concreta para que sea posible una armonía entre la circulación de vehículos a motor y las personas.

Tanto la normativa comunitaria como la interna que resultan de aplicación en esta específica materia, están destinadas a ordenar el tráfico y la seguridad vial con el propósito de disminuir la siniestralidad en las vías por las que circulan los vehículos a motor, ofreciendo una protección reforzada a las víctimas por los daños sufridos como consecuencia de intervenir en un accidente mediante la implantación de un sistema de atribución de responsabilidad objetiva o por riesgo atenuada en la medida que admite una serie de causas de exoneración que serán objeto de estudio, con el fin de facilitar al perjudicado la reclamación de una indemnización sin imponerle la carga de probar la culpa o negligencia del conductor, el cual será responsable por el riesgo que entraña la propia actividad de conducir un vehículo.

Por estos motivos, me ha parecido oportuno dedicar la primera parte del trabajo a los aspectos generales de la responsabilidad civil, tanto contractual como extracontractual, analizando desde un punto de vista histórico la evolución experimentada en este campo, que en sus inicios partía de un sistema subjetivo en torno a la idea de la culpa del sujeto según establece el art. 1902 CC, surgiendo posteriormente la responsabilidad objetiva o por riesgo, en la que nos centraremos al ser la que servirá de base para abordar la parte específica relativa a la responsabilidad civil derivada de accidentes de circulación.



Dada la gran importancia de este tema y para una mejor comprensión, hablaremos de la regulación positiva existente a nivel de la Unión Europea y a nivel interno, viendo la relevancia que tienen las Directivas comunitarias en nuestro ordenamiento jurídico, debido a que han supuesto una continua evolución y, por ende, modificación de la normativa española.

Evidentemente, uno de los aspectos que tratemos será el seguro obligatorio de responsabilidad civil que se exige a los propietarios de todo vehículo a motor. Hay que destacar 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 de la circulación de vehículos a motor (en adelante LRCSCVM) que va a ser nuestra norma de apoyo junto a su Reglamento de desarrollo aprobado por el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre (en adelante RSORCCVM).

Seguidamente, el punto central y al que dedicaremos más tiempo será el ámbito de aplicación de la LRCSCVM, estudiando cada uno de los elementos configuradores de la responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación, que resultan de vital trascendencia, porque en caso de no concurrir los mismos no dará lugar al nacimiento de responsabilidad automovilística.

Al hilo de lo anterior, también resulta de interés 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, que se aplica a los accidentes que se produzcan a partir del 1 de enero de 2016. Esta Ley ha supuesto la modificación de algunos conceptos previstos en el derogado sistema del año 1995 y de las distintas Tablas que figuraban en el Anexo de la Ley, persiguiendo una reparación íntegra de los daños sufridos por el perjudicado. En cuanto al baremo de daños, será analizado de una manera general porque su estudio específico conllevaría una gran extensión que desvirtuarían el objeto de este trabajo, es por ello que solo nos dedicaremos a la valoración de los daños a las personas porque presentan una mayor finalidad práctica, señalando únicamente que la valoración de daños materiales se engloba dentro del sistema de responsabilidad subjetiva.

Otra cuestión que estudiaremos serán las previsiones de futuro en la esfera de los automóviles y del seguro obligatorio, al objeto de trasponer las Directivas que se vayan aprobando en la Unión Europea para ofrecer mayores garantías a las víctimas y regular los nuevos medios de transporte que surjan y que generan un peligro adicional a la circulación, con la idea de evitar que queden excluidos del ámbito material de aplicación de la Ley.

Finalmente, dada la gran extensión que tiene la responsabilidad civil derivada de accidentes de circulación no vamos a entrar a valorar los aspectos procesales, el régimen de oferta y respuesta motivadas, entre otros aspectos.

## 1. ASPECTOS GENERALES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

Es preciso realizar una aproximación conceptual de determinados términos que van a favorecer la comprensión y el alcance del presente trabajo. Para ello se va a hacer referencia a distintos aspectos de carácter general relativos a la responsabilidad civil que permitan establecer la diferencia entre la responsabilidad contractual y extracontractual, para posteriormente centrarnos en el estudio de la responsabilidad civil derivada de accidentes de circulación.

### 1.1. Concepto de responsabilidad. Distinción entre responsabilidad contractual y responsabilidad extracontractual

La noción de responsabilidad es una categoría que se encuentra presente prácticamente en todos los órdenes jurídicos, existe responsabilidad administrativa, civil, fiscal, penal, social, ente otros. Dentro de cada uno de ellos es regulada de acuerdo con su régimen jurídico específico integrado por sus elementos, presupuestos y consecuencias jurídicas.

Según lo dispuesto en el artículo 1089 del CC, *“las obligaciones nacen de la ley, de los contratos y cuasi contratos, y de los actos y omisiones ilícitos o en que intervenga cualquier género de culpa o negligencia”*, se distingue entre las obligaciones derivadas de los actos u omisiones constitutivos de ilícitos penales, que conforme al artículo 1092 CC se han de regir por el CP, y las que surgen de acciones u omisiones constitutivas de ilícitos civiles, es decir, donde intervenga culpa o negligencia no constitutivas de delito, configurando el artículo 1093 CC que quedarán sometidas a las disposiciones del Capítulo II del Título XVI del Libro Cuarto del CC, denominado: *“De las obligaciones que nacen de culpa o negligencia”*.

Para DÍEZ PICAZO<sup>1</sup>, la responsabilidad supone: *“la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro sujeto a la obligación de reparar el daño producido”*. De todo lo anterior, se puede extraer que la responsabilidad civil consiste en la obligación de reparar los daños y/o perjuicios que se ocasionen a una o varias personas, en su propia persona o

---

<sup>1</sup> Díez-Picazo, L. y Gullón A., *Sistema de Derecho Civil, Vol. II*, Tecnos, Madrid, 1992, p. 591.

patrimonio, como consecuencia de una acción u omisión culposa o negligente y que no esté penada por la ley, ocasionada en forma de incumplimiento de un vínculo contractual o en forma de hecho dañoso sin que exista una relación previa.

Esta obligación civil, puede producirse en el ámbito de los contratos o fuera de ellos, dando lugar, por un lado, a la responsabilidad contractual<sup>2</sup> y, por otro, a la responsabilidad extracontractual o aquiliana<sup>3</sup>, que responde a la idea de producir un daño a otro sujeto por transgredir el deber genérico *neminem laedere*, es decir, el deber de abstenerse de realizar un determinado comportamiento que sea lesivo para otra persona. Dicho en otras palabras<sup>4</sup>, para que se pueda hablar de responsabilidad contractual se necesita como presupuesto que se produzca un incumplimiento y este sea atribuido a una persona, la cual se encuentra obligada con base en un título de imputación y que dicha acción se halle contemplada en una norma jurídica que sancione su inobservancia. Ello guarda estrecha relación con lo dispuesto por la jurisprudencia del Tribunal Supremo (en adelante TS), quien ha establecido que existe responsabilidad civil contractual si se cumplen dos requisitos: el primero es que entre ambas partes exista un contrato o una relación contractual y, el segundo, que los daños tengan su origen en un incumplimiento o en un cumplimiento defectuoso o tardío. Por consiguiente, la parte que no cumple o cumple, pero defectuosa o tardíamente, queda obligada a indemnizar a la parte perjudicada los daños y perjuicios que le hubiere provocado. En caso de no provenir el daño de una obligación previa y específica, esto es, en el supuesto de no existir entre responsable y perjudicado una relación contractual, se habla entonces de responsabilidad extracontractual.

En este punto existe un gran debate doctrinal. Por una parte, encontramos a autores que tienden a englobar ambos tipos de responsabilidad en un mismo régimen jurídico, tratando de unificarlas otorgando las mismas consecuencias jurídicas y sometiénolas a las mismas reglas, sin pretender en ningún momento que se produzca una equiparación absoluta. Este

---

<sup>2</sup> Artículo 1101 CC: “Quedan sujetos a la indemnización de los daños y perjuicios causados los que en el cumplimiento de sus obligaciones incurrieren en dolo, negligencia o morosidad, y los que de cualquier modo contravinieren al tenor de aquéllas”.

<sup>3</sup> Artículo 1902 y ss. CC.

<sup>4</sup> Reglero Campos, L.F., “Capítulo I. Conceptos generales y elementos de delimitación”, *Tratado de responsabilidad civil. Tomo I-Parte general*, L. Fernando Reglero Campos (Coord.), VV.AA., Thomson-Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 4ª ed., 1ª en la colección Nuevos Clásicos, 2008, p. 136 y ss..

criterio de unificación descansa en la idea de que ambas originan la obligación de reparar el daño como consecuencia de incumplir con lo dispuesto en un contrato o por una acción u omisión imprudente. No obstante, la mayoría de la doctrina instaura un régimen jurídico distinto para cada tipo de responsabilidad. Se trata de una cuestión de calificación jurídica que resulta necesaria, habida cuenta la diferencia de régimen entre ambos tipos de responsabilidades, aunque dichas diferencias quedan reducidas en la práctica a cuestiones de prescripción y de constitución de la relación jurídico-procesal.

A pesar de no estar contemplados, en principio, los artículos 1101 y ss. CC para regular la responsabilidad extracontractual, se les puede considerar aplicables si a través de un reconocimiento o una declaración judicial de responsabilidad se establece la obligación de indemnizar y esta es incumplida. En este punto la jurisprudencia también ha considerado que son de aplicación estos artículos a dicha responsabilidad. En la práctica, con cierta frecuencia, resulta difícil determinar si se está ante uno u otro régimen debido a que no es sencillo adscribir el hecho dañoso a uno de ellos y que puede darse la posibilidad de que un mismo presupuesto fáctico sea aplicable a ambos, debiendo analizar el caso concreto. Sobre esto último se ha pronunciado el TS en reiteradas sentencias, asentando una doctrina orientada a priorizar la indemnización de la víctima, pudiéndose observar como se tiende a excluir la responsabilidad extracontractual si el acto dañoso se lleva a cabo en la «estricta órbita de lo pactado»<sup>5</sup>.

Así pues, la doctrina jurisprudencial ha reconocido la existencia de una enorme dificultad en la delimitación conceptual de ambas instituciones, optando por renunciar a ella y concediendo al sujeto perjudicado un derecho de opción, donde se produce una combinación de los principios procesales *“iura novit curia”* y *“da mihi factum, dabo tibi ius”*. De esta forma, se le otorga la posibilidad de optar por la vía que más le convenga, en virtud de ciertos títulos como pueden ser la denominada «unidad de culpa» o la «yuxtaposición de responsabilidades», siendo necesario traer a colación la STS de 27 septiembre 1994<sup>6</sup>, que afirma que *“[...] como se ha declarado, aun cuando un hecho dañoso sea violación de una obligación contractual y al mismo tiempo del deber general de no dañar a otro, hay yuxtaposición de responsabilidades contractuales y extracontractuales, que da lugar a acciones que pueden ejercitarse alternativa o subsidiariamente u optando por una o por otra,*

---

<sup>5</sup> STS 1135/2008, de 22 de diciembre de 2008, FJ 4 (RJ 7354/2008).

<sup>6</sup> STS 843/1994, de 27 de septiembre de 1994, FJ 4 (RJ 18095/1994).

*o incluso proporcionando los hechos al juzgador para que éste aplique las normas en concurso de ambas responsabilidades que más se acomoden a aquéllos, todo en favor de los perjudicados y para el logro de un resarcimiento de daños lo más completo posible”.*

## **1.2. Los sistemas de responsabilidad civil extracontractual**

En nuestro ordenamiento jurídico, la regulación de la responsabilidad extracontractual sigue dos criterios distintos: el sistema subjetivo, donde la responsabilidad deriva de la culpabilidad y, el sistema objetivo, donde la responsabilidad deriva de la relación de causalidad entre la acción u omisión y el daño realmente producido. A continuación, se van a analizar estos criterios pormenorizadamente partiendo, en primer lugar, de su evolución histórica.

### *1.2.1. Evolución histórica de los sistemas de responsabilidad*

El punto de partida del sistema de responsabilidad hay que ponerlo en la venganza privada de la víctima, que fue sustituida con el tiempo por acciones de reparación o compensación destinadas al perjudicado. En el Derecho Romano, se observa un avance con la compilación de normas jurídicas en la “*Ley de las XII Tablas*”, donde el sujeto afectado tenía la posibilidad de optar entre la venganza privada o la compensación pecuniaria. Posteriormente, con la “*Lex Aquilia*” se consiguió llenar el vacío legal referido al daño causado de manera injusta (“*damnum iniuria datum*”) y que debido a su enorme trascendencia pasamos a analizarla a continuación.

Los actuales regímenes de responsabilidad civil extracontractual encuentran su origen en la “*Lex Aquilia*”, la cual tiene una gran importancia porque derogó las leyes relativas a la “*damni iniuriae*” e incorporó una alternativa consistente en la sustitución de la pena de daños por su reparación. Esta Ley concedía al sujeto perjudicado la «*actio iniuria*», que en palabras de GAYO<sup>7</sup>, se obra con *iniuria* cuando se hace con dolo o culpa, quedando impune aquel que causa un daño por accidente sin intervenir causa ni dolo. Posteriormente, en época de

---

<sup>7</sup> GAYO, *Instituciones*, Libro III, Título XX. De la Ley Aquilia, § 210-211.

Severo se completó la idea de responsabilidad civil, entendida la culpa en ese momento como un título de imputación de responsabilidad.

Con el Derecho Común y el Derecho Canónico sufrió una adaptación a las ideas doctrinales de los juristas de esa época llegando a integrarse en los Códigos modernos, hasta el punto de que en el Código Napoleónico el principio de responsabilidad con base en la culpa se elevó a la categoría de orden público. Hasta bien entrado el siglo XIX, una persona era responsable solo por el hecho propio, asignándose a la responsabilidad por hecho ajeno un papel residual y se limitaban como únicos daños reparables los relativos a los derechos subjetivos absolutos tales como la vida humana y la propiedad. En la época de la sociedad burguesa el principio de «ninguna responsabilidad sin culpa» sí que satisfacía los intereses del momento, se identificaba el concepto de culpa con el de negligencia, impericia o imprudencia y poseía una implicación moral en tanto en cuanto que el acto culposo era moralmente reprochable, considerado como un elemento subjetivo.

Sin embargo, a finales del siglo XIX con la revolución industrial, se produce una transformación en la sociedad como consecuencia del creciente trabajo en las fábricas, el uso de nuevas máquinas y la concentración de las riquezas en determinadas personas. Circunstancias, todas ellas, que provocaron el movimiento obrero por parte de los trabajadores en busca de mejoras de sus condiciones laborales y económicas, debido a que sufrían accidentes durante la realización de su trabajo que no se veían cubiertos, por lo que reclamaban un sistema más equitativo que el existente hasta ese momento. La primera norma que rompió con el tradicional sistema de culpa iba dirigida a un importante sector de la actividad económica, el ferroviario, era la Ley prusiana de 20 de noviembre de 1838 sobre el transporte ferroviario («Preußisches Eisenbahngesetz»), la cual configuraba una responsabilidad por riesgo («Gefahrdungshaftung»). De esta forma, fueron apareciendo leyes sobre accidentes de trabajo en los ordenamientos jurídicos de los Estados modernos, donde el empresario solo estaba exento de responsabilidad si había culpa intencional del asalariado, prescindiéndose de la noción de culpa, que se sustituía por el concepto de riesgo profesional perteneciente al sistema de responsabilidad objetiva, porque aquella era insuficiente para resolver los daños surgidos en la actividad industrial y en el desarrollo del tráfico automovilístico, donde el peligro no solo afectaba a los trabajadores, sino también a terceras personas.

El surgimiento de esta responsabilidad objetiva, que se va a analizar a continuación de una manera más detallada, no quedó ajeno a críticas por parte de la corriente doctrinal defensora de la responsabilidad subjetiva, originándose un gran debate entre los dos sectores doctrinales. Por lo que respecta a los subjetivistas, estos sostenían que la culpa consistía en un elemento con un arraigo en la sociedad de tal importancia, que impedía prescindir de ella. Para los objetivistas, la culpa suponía un criterio insuficiente para cubrir algunos sectores económicos, es por ello que, el paso de una a otra se hizo de manera paulatina en las áreas donde era posible la implantación del sistema objetivo. En cuanto a la doctrina española, hay que destacar que hasta el siglo XX los estudios sobre la responsabilidad civil fueron escasos, algunos se ocupaban de realizar una comparación entre la culpa civil y penal puntualmente, mostrándose los autores españoles a favor de las corrientes objetivas, con alguna limitación, sin llegar a desvincularse del elemento de culpa.

### 1.2.2. *El sistema de responsabilidad civil subjetiva. La culpa*

El CC español regula la responsabilidad civil sobre la base de una cláusula general que es el criterio subjetivo de imputación consistente en el dolo o la culpa. Por tanto, han de concurrir el presupuesto del hecho dañoso, dolo o culpa y un nexo causal entre el daño provocado y el comportamiento del sujeto que produce ese daño, ya sea doloso o culposo. En virtud del art. 1902 CC se puede afirmar que en esta materia el sistema jurídico gira en torno a la culpa, que como se indicó anteriormente tiene sus orígenes en la “*Lex Aquilia*” desde el Derecho Romano de la época clásica, habiendo evolucionado su concepción con el paso de los años hasta nuestros días. No existe en la actualidad una norma relativa a la responsabilidad extracontractual que aporte un concepto exacto de culpa, debiendo acudir al art. 1104<sup>8</sup> CC en su párrafo primero para obtener una noción aproximada según lo establecido por la jurisprudencia y la doctrina. Así, la diligencia de un hombre medio será la que marque el canon de diligencia, sin que se exija una diligencia extraordinaria.

---

<sup>8</sup> Art. 1104 CC: “La culpa o negligencia del deudor consiste en la omisión de aquella diligencia que exija la naturaleza de la obligación y corresponda a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar.

Cuando la obligación no exprese la diligencia que ha de prestarse en su cumplimiento, se exigirá la que correspondería a un buen padre de familia”.



En cuanto a la carga de la prueba en ese sistema subjetivo, quien corre con la obligación de demostrar la autoría del daño sufrido es la propia víctima, debiendo acreditar la relación entre el hecho dañoso y la conducta culposa o negligente del demandado. Pese a la tendencia hacia el sistema objetivo, este se ha visto limitado a los supuestos legalmente previstos, a casos extraordinarios o para cuando haya un riesgo potencial, todo ello nos dirige al retorno del criterio de la culpa como criterio de imputación, con una corrección moderada de dicho criterio y un alejamiento de fórmulas objetivas<sup>9</sup>.

### 1.2.3. *El sistema de responsabilidad objetiva o por riesgo*

Como dice Díez-Picazo: *“la llamada doctrina del riesgo se formula estableciendo que toda actividad que crea para los demás un riesgo especial, hace al autor de tal actividad responsable del daño que dentro de ese marco de riesgo se pueda causar, sin que haya de buscar si ha existido o no culpa de su parte. Se justifica con una elemental idea de justicia: si con su actividad una persona se procura un beneficio es justo que repare los daños que causa”*. Con carácter general, la responsabilidad objetiva es definida en un sentido negativo, refiriéndose a ella como aquella que surge sin que medie culpa de la persona a quien se le atribuye el daño. En este sentido, el sistema objetivo no entra a valorar la intencionalidad, la culpabilidad o negligencia del autor, quedando obligado al resarcimiento que corresponda según el caso concreto por el simple hecho de causar un daño y desde el momento en que este se produjo, es decir, desde que se acredite el daño producido, la relación de causalidad y se trate bien de un supuesto consistente en una actividad o bien que entrañe un riesgo extraordinario. Esto tiene su reflejo en la carga de la prueba donde a diferencia del sistema subjetivo en el que se tenía en cuenta el comportamiento del autor del daño, aquí el demandante no ha de probar la culpa del sujeto activo, produciéndose una inversión de la carga de la prueba correspondiendo al demandado acreditar que obró con la diligencia que le es exigible. Destacar que el demandante lo que debe de probar es la existencia del daño y un nexo causal entre la actividad del responsable y el daño sufrido por la víctima. En relación con lo anterior, la STS de 10 de septiembre de 2012, dispone que *“la responsabilidad es cuasi-objetiva al establecerse una responsabilidad por el resultado dañoso causado, salvo que la parte productora del*

---

<sup>9</sup> Roca Trías, E., “I. La responsabilidad civil extracontractual”, *Derecho de daños. Textos y materiales*, Tirant lo Blanch, Valencia, 8ª ed., 2020, p. 25, <https://biblioteca-tirant-com.ponton.uva.es/cloudLibrary/ebook/info/9788413556888>.

*misimo acredite que fue debido a culpa o negligencia exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción”<sup>10</sup>.*

Otro efecto que requiere una especial mención en la doctrina del riesgo es que se elevan los estándares de diligencia exigibles debido a que se trata de sectores en los que provocar un daño tiene mayores posibilidades, haciendo aconsejable que las medidas de previsión para evitarlos sean mayores. Cabe señalar que el sistema objetivo está destinado a la protección de la sociedad, dado que los daños serán asumidos por el sujeto que realiza la actividad potencialmente dañosa, de este modo se pretende que el autor se encuentre incentivado para prevenir los accidentes y evitar el pago de las correspondientes indemnizaciones. Asimismo, una ventaja que se puede encontrar en dicho sistema es una compensación más rápida de las víctimas, puesto que tiene más importancia indemnizar al perjudicado que buscar culpables de los daños ocasionados<sup>11</sup>.

No obstante, a pesar de la utilización generalizada de la teoría del riesgo como criterio de imputación, la jurisprudencia del TS no ha llegado nunca a sustituir la tradicional responsabilidad por culpa, observándose como en recientes sentencias ha rechazado que la imputación pueda producirse únicamente sobre la base de la responsabilidad denominada “cuasiobjetiva” o “responsabilidad por riesgo”, lo que trae como consecuencia que se niegue la consideración del riesgo como la única fuente de responsabilidad establecida en el art. 1902 CC que genere la obligación de indemnizar, al no existir principio jurídico alguno que así lo disponga, salvo los supuestos donde la jurisprudencia sí que admite dicha imputación y que seguidamente se anuncian<sup>12</sup>: “i) actividades intrínsecamente peligrosas, como la conducción de automóviles; ii) las actividades empresariales; iii) la desigualdad de las partes ante el mismo riesgo (caso de los accidentes de trabajo), y iv) los bienes especialmente vulnerables (p.ej. medio ambiente). En cualquier caso, la jurisprudencia ha mantenido tres excepciones a esta regla, que son los riesgos extraordinarios, el daño desproporcionado y la falta de colaboración del causante del daño cuando está obligado a ello; en estos casos se invierte la carga de la prueba y se atribuye la obligación de responder a quien haya producido el daño”.

---

<sup>10</sup> STS 536/2012, de 10 de septiembre de 2012 (RJ 7647/2012).

<sup>11</sup> Roca Trías, E., *El riesgo como criterio de imputación subjetiva del daño en la jurisprudencia del Tribunal Supremo español*. Indret, revista para el análisis del derecho, Barcelona, 2009. [http://www.indret.com/pdf/688\\_es.pdf](http://www.indret.com/pdf/688_es.pdf).

<sup>12</sup> Roca Trías, op. cit., p. 31.

Entre otras, la STS de 29 septiembre 2005<sup>13</sup> afirma que “*para la aplicabilidad de la teoría del riesgo a los daños producidos por una conducta humana, es preciso que los mismos sean producidos en una actividad peligrosa, aplicándose esta doctrina del riesgo por esta Sala con un sentido limitativo (fuera de los supuestos legalmente prevenidos) no a todas las actividades de la vida, sino sólo a las que impliquen un riesgo considerablemente anormal en relación con los estándares medios*”

### 1.3. Presupuestos que conforman la responsabilidad civil aquiliana

A continuación, vamos a hacer una breve referencia a los tres presupuestos que han de concurrir para que se pueda acreditar la existencia de la responsabilidad civil extracontractual: la comisión de una acción u omisión voluntaria, la producción de un daño y que ese daño sea consecuencia de la conducta del autor, es decir, que exista un nexo causal.

#### 1.3.1. La acción u omisión

El primer presupuesto que se exige es la existencia de una actividad por parte de una persona, esto es, un comportamiento humano, que puede consistir en una acción positiva (*facere*) o negativa, omisión o abstención (*non facere*)<sup>14</sup>, el cual haya ocasionado un daño que ha de ser objeto de indemnización. Con base en lo dispuesto en los artículos 1902, 1089 y 1093 CC, las obligaciones de resarcir surgen de las acciones u omisiones causantes del hecho dañoso.

Acudiendo a la RAE observamos como la tercera acepción contenida de la palabra acción<sup>15</sup> la define como: *efecto que causa un agente sobre algo*, en otras palabras, es la actuación consistente en hacer que provoca directa o indirectamente un daño en otro que origina la obligación de indemnizar. Respecto a la definición de omisión<sup>16</sup>, la RAE en su primera

---

<sup>13</sup> STS de 29 de septiembre de 2005, FJ 3 (ES:TS:2005:5651).

<sup>14</sup> Díez-Picazo, L. y Gullón A., op. cit., p. 598.

<sup>15</sup> <https://dle.rae.es/acci%C3%B3n> (fecha de consulta 4 de marzo de 2023).

<sup>16</sup> <https://dle.rae.es/omisi%C3%B3n> (fecha de consulta 4 de marzo de 2023).

acepción se refiere a este término como la *abstención de hacer o decir*. Así pues, la omisión es aquel comportamiento que una persona no ha llevado a cabo aun pudiendo hacerlo, es por ello que parte de la doctrina defiende que la negligencia es en realidad una omisión, los trata como sinónimos.

En este punto surge la pregunta de si hay que calificar la acción u omisión como ilícita o antijurídica para ser fuente de responsabilidad, el CC no exige este requisito, sino que alude a la responsabilidad cuando intervenga cualquier género de culpa o negligencia. Por su parte, LASARTE<sup>17</sup> establece que será antijurídica cualquier conducta, ilícita, o no, que ocasione daño para un tercero. Por tanto, el acto o la omisión en sí pueden ser lícitos y conforme a derecho, la antijuricidad derivaría de las consecuencias dañosas que por culpa o negligencia del sujeto que ha llevado a cabo el acto o la omisión padece un tercero. Asimismo, en la responsabilidad extracontractual, la antijuricidad se articula en la contravención del principio general del Derecho de no causar daño a otro denominado “*alterum non laedere*”, que obliga a comportarse de una manera correcta y prudente respecto a otros sujetos con el fin de conseguir una convivencia.

### 1.3.2. *El daño*

Respecto a este segundo presupuesto, haremos referencia al concepto y a las características del daño sin entrar en profundidad en sus clases porque serán de objeto de un estudio más detallado cuando se hable del sistema de valoración de los daños y perjuicios dentro de la parte específica del presente trabajo.

Para saber que se entiende por daño, LARENZ<sup>18</sup> aporta una clásica definición configurándolo como “*todo menoscabo que a consecuencia de un acaecimiento o evento determinado sufre una persona ya en sus bienes vitales o naturales, ya en su propiedad o en su patrimonio*”. Existen distintas

---

<sup>17</sup> Lasarte Álvarez, C., *Derecho de obligaciones, principios de derecho civil II*, Marcial Pons, Madrid, 23ª ed., 2019, p. 296.

<sup>18</sup> Larenz, K., *Derecho de obligaciones*. Trad. Esp. y notas SANTOS BRIZ, Tomo I, Madrid, 1958, p. 193.

teorías del daño a las que simplemente nombraremos: teoría en torno al concepto de daño, teoría de la diferencia, teoría del daño concreto y teoría del daño normativo.

El daño es un elemento imprescindible para iniciar el procedimiento de responsabilidad civil y de reparación, en caso de no producirse no existiría la responsabilidad. Su importancia es clave en el sistema de responsabilidad civil y como consecuencia de ello esta ha sido objeto de estudio desde la perspectiva de los daños, denominando «Derecho de Daños» a la responsabilidad extracontractual. De nuevo, el CC guarda silencio y no aporta ninguna particularidad para entender cuando es o no reparable, siendo la jurisprudencia la que ha establecido las características del daño, necesitando que haya pasado un juicio de responsabilidad y de imputación para poder ser reparable. En primer lugar, han de ser resarcidos los daños tanto patrimoniales como morales, debiendo existir certeza del daño y que su cuantía sea determinable, esto es que exista realmente, de manera que se excluyen los daños hipotéticos o eventuales (porque se pueden producir o no). Asimismo, el daño puede ser actual o futuro, es decir, por aparición de otros daños posteriormente o porque se hayan agravado los existentes. También se establece que el daño sea directo y mediato, siendo necesario que exista un nexo de causalidad entre el hecho dañoso y el perjudicado. Por último, se requiere que el daño sea antijurídico, entendido como aquel que provoca una lesión en los intereses protegidos jurídicamente y que la víctima no tenga la obligación de soportar.

Brevemente decir que existe una clasificación bipartida del daño: los daños patrimoniales o materiales o económicos y los daños extrapatrimoniales o personales o morales. Los primeros se refieren al menoscabo sufrido en un conjunto de bienes y derechos de naturaleza patrimonial de la víctima, se trata de daños evaluables económicamente. Dentro de este primer grupo, se tendrá que resarcir tanto el daño emergente, el cual supone una pérdida patrimonial experimentada por la víctima en su patrimonio, o que efectivamente se va a experimentar como consecuencia del evento dañoso y que el perjudicado o un tercero tiene que asumir; como el lucro cesante, que es esa expectativa de ganancia económica por parte de la víctima que se ha visto frustrada a raíz de producirse el daño.

Por otro lado, los daños extrapatrimoniales afectan a bienes o derechos inmateriales de las personas, carentes de ser reparados en sentido estricto, recayendo sobre el acervo espiritual de la persona. Son daños a bienes o derechos cuya reposición es imposible porque no se encuentran en la circulación del tráfico jurídico (v.gr. el honor, la integridad corporal,

el dolor, entre otras cosas)<sup>19</sup>. Para el TS los daños morales “representan el impacto, quebranto o sufrimiento psíquico que ciertas conductas, actividades, o, incluso, resultados, pueden producir en la persona afectada y cuya reparación va dirigida a proporcionar, en la medida de lo posible, una compensación a la aflicción causada, cuya determinación compete al juzgador de instancia”<sup>20</sup>.

### 1.3.3. La relación de causalidad

Partiendo de lo dispuesto en el artículo 1902 CC, el daño ha de venir causado por un comportamiento humano, es decir, es necesaria la existencia de un nexo causal que sirva de unión entre la acción u omisión de una persona y un daño sufrido por otra y que este a su vez sea imputado a la primera. Además, es un elemento íntimamente relacionado con el alcance de los daños indemnizables.

Para la existencia de responsabilidad, se debe determinar si la acción u omisión del sujeto constituyó una «*conditio sine qua non*» del hecho dañoso, de manera que suponga el antecedente físico o material del resultado, no siendo por sí sola suficiente para imputar a una persona el resultado. Para completar esta situación se han empleado diversas teorías<sup>21</sup>:

La teoría de la *causalidad directa e inmediata del daño* («*in iure non remota causa, sed proxima spectatur*»), en la que se exige que el nexo causal no se haya fragmentado por intervenir otra serie causal ajena, en la práctica esta teoría no sirve para solucionar todos los problemas.

Otra teoría sería la de la *causalidad adecuada*, que es la imputación causal u objetiva del nexo causal, la cual tiene como base la equivalencia de las condiciones desde una perspectiva física o material y tiene en consideración todas las circunstancias concurrentes en cada caso. Es la que ha seguido la jurisdicción civil en los últimos años e implica el criterio de imputación objetivo de mayor transcendencia al llegar a funcionar con carácter general. Junto a esta teoría se han empleado criterios específicos de origen penal, tanto dogmáticos como

---

<sup>19</sup> Vicente Domingo, E., “Capítulo III. El daño”, op. cit., *Tomo I-Parte General*, p. 336 y 337.

<sup>20</sup> STS 14 de diciembre 1996 (RJ 1996, 8970).

<sup>21</sup> Reglero Campos, L.F., “Lección 4ª. El nexo causal. Las causas de exoneración de responsabilidad: culpa de la víctima y fuerza mayor. La concurrencia de culpas”, *Lecciones de responsabilidad civil*, VV.AA., Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2002, p. 92 y ss.

jurisprudenciales, para la determinación de hipótesis de adecuación negativa o exclusión de la imputación objetiva:

- En primer lugar, encontramos el criterio del *riesgo permitido o riesgo general de la vida*, que rechaza la imputación de un daño que consista en la ejecución de riesgos considerados como cotidianos o propios del natural desenvolvimiento de la vida. El inconveniente de este criterio se encuentra en determinar qué actos o actividades están incluidas dentro del riesgo normal y que la víctima tenga la obligación de soportar.
- Un segundo criterio es el de *prohibición de regreso*, según el cual no se permite retroceder en la cadena causal desde que se llevó a cabo una conducta dolosa o gravemente negligente por parte de un tercero. Supondría la interrupción del nexo causal donde se negaría la imputación objetiva del daño, siendo inaplicable este criterio si la conducta del tercero se ha visto favorecida por la persona que originó el primer curso causal o por infracción de normas de seguridad o custodia por parte de aquel (v.gr. es el caso de la famosa sentencia del Hotel Corona de Aragón, STS 11 de marzo de 1988, RJ 1988, 1961).
- En tercer lugar, aparece el criterio del *incremento del riesgo («but for rule»)*, en virtud del cual un acto u omisión no sirve de causa del hecho dañoso si este se hubiese producido de igual manera sin aquel. Es un criterio de exclusión de la imputación objetiva y para que resulte de aplicación se necesita una certeza casi absoluta de que se hubiera producido sin que valgan meras posibilidades.
- A continuación, habría que indicar el criterio del *fin de protección de la norma en que se fundamenta la responsabilidad*, donde únicamente hay imputación cuando el hecho que origina el daño se ha realizado mediante la vulneración de una norma que imponga una obligación de seguridad o un deber, en caso de perseguir un fin distinto la norma vulnerada o el daño generado estuviese fuera del ámbito de aplicación de la norma en cuestión no existiría imputación causal alguna.
- Y, en último lugar, encontramos el criterio de la *provocación* referido a los daños o perjuicios provocados por una persona que actúe en un estado de necesidad, en cumplimiento de un deber o como consecuencia del ejercicio de la legítima defensa. Este

criterio no se refiere tanto a la imputación, sino más bien al ámbito de la imputación subjetiva y se ha diseñado por la doctrina<sup>22</sup> para hacer responsable a quien haya creado ilegítimamente un peligro para alguna otra persona o sus bienes de cualesquiera daños sufridos durante la persecución para atraparlo o durante el intento de proteger los bienes jurídicos puestos en peligro. Además, hay que tener en cuenta que, desde el punto de vista del Derecho Penal, el artículo 20 del CP en sus números 4º, 5º y 7º contempla como causas de exención de la responsabilidad criminal estos tres supuestos anteriores, siendo necesario relacionarlo con el artículo 118.1 CP donde excluye la responsabilidad civil en el caso del número 5º.

Por lo que respecta a los supuestos de: caso fortuito y fuerza mayor, a los de culpa exclusiva de la víctima y a los de concurrencia de culpas, se verán en la parte específica de este trabajo relativa a la responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación.

## **2. REGULACIÓN POSITIVA EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR**

Antes de analizar el objeto concreto del trabajo, relativo a la responsabilidad civil en el ámbito de los accidentes de tráfico, hemos de hacer referencia a su fundamento legal, siendo necesario estudiar tanto las normas de la Unión Europea, cuyo objetivo es intentar dar uniformidad a la legislación de los Estados miembro en esta materia, como la normativa interna, que se ha visto modificada por la necesidad de adaptar nuestro Derecho a las distintas Directivas europeas que regulan las especialidades de este sector, al ser insuficiente la regulación de la responsabilidad civil extracontractual dispuesta en los artículos 1902 y ss. CC.

---

<sup>22</sup> Definición tomada de Pantaleón Prieto, F., *Comentario al artículo 1902 CC*, en *Comentario del Código Civil*, Tomo II, Ministerio de Justicia, Secretaría General Técnica, Centro de Publicaciones, Madrid, 1993, p. 1986.



En la actualidad, la norma que encontramos vigente en el ordenamiento jurídico español es la LRCSCVM que ha sido reformada en varias ocasiones y, entre todas, destacar la última operada por medio de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación que será objeto de un estudio detallado y es la que ha modificado de manera sustancial la determinación y cuantificación de los perjuicios personales y patrimoniales derivados del daño corporal.

## **2.1. Normativa comunitaria**

En el marco de la UE, podemos observar como hay una gran preocupación por establecer una regulación común relativa al seguro que de manera obligatoria han de suscribir los propietarios de los vehículos a motor para que cubra la responsabilidad civil derivada de su circulación, es por ello que existen numerosos instrumentos normativos como Directivas, Decisiones, Recomendaciones y Resoluciones. De todos ellos resulta imprescindible hablar de siete Directivas de vital importancia en nuestro Derecho comunitario, en virtud de las cuales se ha ido modificando la legislación interna de nuestro país con el objetivo de armonizar y unificar esta materia en todo el territorio europeo y que su vez han sido codificadas por la Directiva 2009/103/CE, de 16 de septiembre, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad. Vamos a referirnos a ellas de manera resumida indicando sus principales novedades para no extendernos en exceso en este capítulo introductorio.

### *2.1.1. Primera Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972*

El principal propósito de la Directiva del año 1972<sup>23</sup>, según su artículo 2, era la supresión de controles transfronterizos orientados a la comprobación del certificado internacional de seguro, denominado carta verde, de los vehículos a motor pertenecientes a los Estados miembros. Además, obligaba a los países miembros para que implantasen con carácter

---

<sup>23</sup> «DOCE» núm. 103, de 2 de mayo de 1972, páginas 1 a 4.

obligatorio un seguro de accidentes (art. 3.1), donde cada uno de ellos adoptase con total libertad el contenido de las medidas correspondientes para que los daños procedentes de un vehículo con estacionamiento habitual en su territorio estuviesen cubiertos por un seguro y, por ende, los posibles daños sufridos por los nacionales de un Estado en cuestión mientras realizaban un viaje por un territorio comprendido entre dos Estados de la CEE también se vieran protegidos<sup>24</sup>. Fue modificada por medio de la Directiva 72/430/CEE del Consejo, de 19 diciembre de 1972<sup>25</sup>, tras la incorporación de Dinamarca, Irlanda y Reino Unido en la CEE.

### 2.1.2. *Segunda Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983*<sup>26</sup>

Su objetivo era la armonización de las coberturas de los seguros obligatorios, extendiéndose a daños corporales y daños materiales, para intentar remediar el sistema constituido por la Primera Directiva donde, como se ha indicado antes, se dotó de libertad a los Estados miembros para la organización de las modalidades y condiciones de estos seguros, produciéndose desigualdades en los daños a cubrir por los seguros, en sus primas y en los límites de indemnización. Por consiguiente, se pretendió dotar de un contenido mínimo y uniforme a la legislación de los Estados mediante la implantación de una determinada cuantía mínima a asegurar<sup>27</sup>.

Otra novedad introducida por la Segunda Directiva es la obligación a los Estados miembros de crear un Organismo de Garantía, público o privado, que desempeñase la función de indemnizar, por lo menos hasta el límite de la obligación del aseguramiento, los

---

<sup>24</sup> Jiménez Moriano, Ó., “Capítulo 1.Regulación positiva”, *Manual sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*, Bosch, Las Rozas (Madrid), 2023, p. 25 y 26.

<sup>25</sup> «DOCE» núm. 291, de 28 de diciembre de 1972, p. 162 a 162.

<sup>26</sup> «DOCE» núm. 302, de 15 de noviembre de 1985, p. 5 a 472.

<sup>27</sup> Reglero Campos, L.F., “Capítulo X. Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor”, *Tratado de responsabilidad civil. Tomo II-Parte especial*, L. Fernando Reglero Campos (Coord.), VV.AA., Thomson-Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 4ª ed., 1ª en la colección Nuevos Clásicos, 2008, p. 65-76.

daños materiales o corporales provocados por un vehículo a motor no identificado, por vehículo no asegurados y en el caso de vehículos robados u obtenidos por la fuerza (art. 1.4).

Por último, destacar el art. 3 que proporciona un nuevo concepto de víctima por daños corporales, incluyendo a los miembros de la familia de la persona asegurada, del conductor o de cualquiera otra cuya responsabilidad civil estuviese involucrada en el siniestro y cubierta por el seguro obligatorio.

#### 2.1.3. *Tercera Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990*<sup>28</sup>

Estaba destinada a resolver las carencias existentes en las otras dos Directivas, buscando la protección de las víctimas de una manera uniforme. En su art. 2, instauró un sistema de prima única, dejando de expedirse el certificado internacional de seguro de modo suplementario al seguro del Estado miembro. Respecto al Organismo de Garantía, permitía a la víctima su acceso y dotaba al procedimiento de más agilidad.

#### 2.1.4. *Cuarta Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000*<sup>29</sup>

Por medio de esta Directiva se pretendía otorgar cobertura a la víctima que sufría un daño en un país diferente al de su residencia, es decir, a la llamada «víctima transeúnte»<sup>30</sup>, mediante la instauración de una acción directa entre perjudicado y la aseguradora del vehículo que provoca los daños, donde aquel pudiera dirigirse por medio de un representante de su país contra la entidad aseguradora que cubría la responsabilidad civil del tercero responsable (art. 3).

Otro aspecto a destacar sería la obligación impuesta a la aseguradora o de su representante para que en el plazo máximo de tres meses ofreciese al perjudicado una oferta

---

<sup>28</sup> «DOCE» núm. 330, de 29 de noviembre de 1990, p. 44 a 49.

<sup>29</sup> «DOCE» núm. 181, de 20 de julio de 2000, p. 65 a 74.

<sup>30</sup> Reglero Campos, “Lección 9ª. Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor”, op. cit., *Lecciones de responsabilidad civil*, p. 212.

motivada de indemnización. Y, por otra parte, en su art. 5 preveía la creación de un organismo de información al que pudiera acudir el perjudicado para reclamar una indemnización tras la obtención de datos como el número de placa de matrícula del automóvil, el número de póliza, entre otros.

#### 2.1.5. *Quinta Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005*<sup>31</sup>

Esta Directiva fue aprobada para modificar 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. Asimismo, introdujo otra modificación relativa a la noción de estacionamiento habitual, asentando como criterio la placa de matrícula del vehículo para referirse al territorio del Estado (reforma operada en el art. 1.4 de la Primera Directiva).

Se modificaron los importes mínimos que se cubre el seguro de responsabilidad civil, aumentando su cuantía hasta un millón de euros por víctima y cinco millones por siniestro con independencia del número de víctimas afectadas para el caso de daños corporales y si se tratase de daños materiales la cantidad podría llegar a un millón de euros (modificación del artículo 1.2 de la Segunda Directiva).

Una peculiaridad de la Quinta Directiva es que obligaba a los Estados miembros a tomar las medidas oportunas para no se excluyera a los pasajeros de un vehículo a motor de la cobertura de la póliza del seguro en caso de accidente si el conductor circulaba bajo los efectos de bebidas alcohólicas.

#### 2.1.6. *Directiva 2009/103/CE, de 16 de diciembre de 2009*<sup>32</sup>

Como se adelantaba al principio de este capítulo, la Directiva del año 2009 refunde las anteriores dictadas hasta la fecha de su publicación, provocando su modificación y

---

<sup>31</sup> «DOUE» núm. 149, de 11 de junio de 2005, p. 14 a 21.

<sup>32</sup> «DOUE» núm. 263, de 7 de octubre de 2009.

derogación, de manera que configura un texto único y sistematizado y es la Directiva que en el presente regula la responsabilidad civil de los vehículos a motor.

Según esta Directiva por vehículo se ha de entender aquel vehículo automóvil que sea accionado de manera exclusiva por una fuerza mecánica que necesariamente circule por el suelo y que no emplee una vía férrea, así como los remolques estén o no enganchados (art. 1). Excluye de este concepto a las sillas de ruedas que utilicen las personas con discapacidad física.

Otra característica importante es que la cobertura del seguro obligatorio resarce los daños corporales que hayan sufrido los ocupantes a excepción del conductor responsable del siniestro derivado de la circulación de un vehículo (art. 12.1). Al mismo tiempo, el art. 12.3 regula que *“los daños corporales y materiales sufridos por peatones, ciclistas y otros usuarios no motorizados de vías públicas, quienes, como consecuencia de un accidente en el que intervenga un vehículo automóvil, tendrán derecho a ser indemnizados de conformidad con el Derecho civil nacional.”*

#### 2.1.7. Directiva 2021/2118, de 24 de noviembre de 2021<sup>33</sup>

Esta última Directiva vino a modificar la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad. Trae consigo una novedad muy importante, el mercado ha experimentado en los dos últimos años una fuerte demanda de nuevos vehículos motorizados, es el caso de los denominados Vehículos de Movilidad Personal (en adelante VMP), los cuales son impulsados por un motor eléctrico y como consecuencia de haber provocado numerosos atropellos a peatones se ha prestado especial atención a su regulación, encontrando el *Reglamento 168/2013*<sup>34</sup> donde se dispone de manera amplia todo lo concerniente a estos nuevos “vehículos”. La Directiva establece en sus Considerandos número 3 y 4 que para que puedan entrar en la definición que aporta de

---

<sup>33</sup> «DOUE» núm. 430, de 2 de diciembre de 2021, p. 1 a 23.

<sup>34</sup> Reglamento (UE) No 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DOUE L 060 de 2 marzo 2013, p. 52).

vehículo y cubrir su responsabilidad civil hay que atender a sus características, en particular a la velocidad máxima de fabricación, a su peso, a su tamaño, a su potencia nominal o neta continua máxima.

Por otra parte, sustituye el término de «víctima», empleado en la Directiva 2009/103/CE, por el de «perjudicado» con el objeto de armonizar la terminología empleada. A estos efectos, el artículo 1.2 le define como “*toda persona que tiene derecho a la indemnización de los daños y perjuicios causados por un vehículo*”, de esta forma se incluye a las víctimas directas y a las indirectas.

## 2.2. Normativa Nacional

La regulación de la responsabilidad civil y el seguro obligatorio en materia de circulación de vehículos en el ordenamiento jurídico español ha estado constantemente en evolución, arrancando en el año 1962 y concluye en el año 2004<sup>35</sup>. En vista de las numerosas normas y su extensión, haremos un estudio sucinto deteniéndonos en las partes de mayor trascendencia.

El primer texto legal que encontramos es la *Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor* (en adelante LUCVM), manteniéndose en vigor en nuestros días, por la que se instauró el sistema de responsabilidad objetiva en esta materia y la obligatoriedad de suscribir una póliza de seguro que cubra la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor, impidiendo que circularan por el territorio nacional aquellos que no lo contratasen, sancionando administrativamente su incumplimiento (art. 40). Al mismo tiempo, creó el Fondo de Garantía de Riesgos de la Circulación, que se convertiría posteriormente en el Consorcio de Compensación de Seguros (en adelante, CCS). Contenía disposiciones de índole penal, procesal y civil (Título I, II y III, respectivamente). El *Decreto 3787/1964, de 19 de noviembre (rectificado), por el que se reglamenta el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil derivada del uso y circulación de vehículos de motor*, desarrolló las previsiones de la Ley referentes al seguro obligatorio y al Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación. Poco tiempo después, se aprobó el *Decreto 632/1968, de 21 de marzo*, que refundía

---

<sup>35</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 37.

la LUCVM y otras normas relacionadas, reduciendo los cuatro Títulos de la anterior norma a dos, tratando el primero la «Responsabilidad Civil» y el segundo el «Ordenamiento Procesal Civil».

En los siguientes textos se percibe la influencia del Derecho comunitario, fruto de la incorporación de España en 1986 a la CEE, exigiendo la adaptación del Derecho interno a las dos Directivas vigentes en aquel entonces, es decir, la Primera Directiva 72/166/CEE y la Segunda Directiva 84/5/CEE, debiendo adecuar la cobertura del seguro obligatorio de automóviles a la esfera de los Estados miembros y el resarcimiento de los daños corporales y materiales mediante la suscripción con carácter obligatorio de un seguro de responsabilidad civil. Otro ámbito que resultó afectado fue el concerniente al CCS, cuyas funciones fueron revisadas y ampliadas para poder reparar los daños corporales y materiales, como mínimo hasta los límites del seguro obligatorio. De este modo, se aprobaron el *Real Decreto Legislativo 1301/1986*<sup>36</sup>, y el *Real Decreto 2641/1986*<sup>37</sup>, produciéndose la modificación del Título I de la LUCVM relativo a la «Ordenación Civil»<sup>38</sup> y la derogación del Reglamento de 1964.

La siguiente norma que aparece es la *Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados*, en la que se introducen las previsiones de la Tercera Directiva 90/232/CEE. A través de su disposición adicional octava se cambió su título pasando a denominarse «Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor» (en adelante LRCSCVM), en lugar de «Ley de Uso y Circulación de Vehículos a Motor». Otra novedad de gran trascendencia que incorpora esta disposición es su Anexo que contiene el sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, en el que se fijan los criterios para la determinación de la responsabilidad y la indemnización, y cuyo contenido ha estado en vigor hasta el 1 de enero de 2016. Esta Ley ha sido objeto de varias reformas<sup>39</sup>:

---

<sup>36</sup> *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 de motor al ordenamiento jurídico*, publicado en el «BOE» núm. 155, de 30 de junio de 1986, p. 23732 a 23733.

<sup>37</sup> *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*, publicado en el «BOE» núm. 313, de 31 de diciembre de 1986, p. 42463 a 42466.

<sup>38</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 39 y 40.

<sup>39</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 41.

- 1) Sus artículos 17 y 18 y la disposición adicional se modificaron con la *Ley 1/2000 de Enjuiciamiento Civil*.
- 2) Por medio de la *Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social* se modificó el art. 1.4, configurando que no es un hecho de la circulación el empleo de un vehículo a motor como medio para cometer un delito doloso contra las personas y los bienes.
- 3) Los artículos 8 y 11 de la LRCSVM son modificados con la aprobación de la *Ley 44/2002, de 22 de noviembre, de Medidas de Reforma del Sistema Financiero*. Además, se adicionó un nuevo Título III bajo la rúbrica «De los siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado, en relación con el aseguramiento obligatorio» y se vieron ampliadas las funciones del CCS.
- 4) La *Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados*, tiene importancia al modificar tanto los artículos 3 y 8 como la Tabla VI del Anexo, sobre las clasificaciones y valoración de secuelas.
- 5) La STS 181/200, de 29 de junio, (RJ 181/2000), declaró que el Anexo de la LRCSVM posee un carácter vinculante y obligatorio, viéndose obligado el TS a corregir su doctrina que era contraria a la vinculación de dicho Anexo con los órganos jurisdiccionales. En esta línea, su inconstitucionalidad en los supuestos en que la causa determinante del daño que se debe reparar sea la culpa relevante y, en su caso, judicialmente declarada, imputable al agente causante del hecho decisivo

La LRCSVM fue desarrollada por un Reglamento, el *Real Decreto 7/2001, de 12 de enero*, que regula las funciones del CCS y deroga el anterior Reglamento de diciembre de 1986.

El texto vigente en nuestros días es el mencionado *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>40</sup>, que derogó el RD 632/1968, de 21 de marzo. Mantuvo sin apenas alteraciones el texto legal aprobado por la disposición adicional 8ª de Ley 30/1995, sin embargo, podemos destacar que menciona por primera vez el riesgo como fundamento de la responsabilidad civil objetiva e incorpora la concurrencia de culpas como una nueva causa que modula la responsabilidad del conductor.

Tras la aprobación de esta norma, ya no se lleva a cabo la distinción entre seguro voluntario y seguro obligatorio, pasando a tener la responsabilidad un alcance de carácter general, coincidiendo los criterios de atribución. A causa de lo anterior, la persona que conduce un vehículo a motor responde de forma objetiva en el supuesto de provocar daños personales a un tercero, con la excepción prevista legalmente de concurrir una causa de exoneración de dicha responsabilidad.

En cuanto a su estructura, posee 143 artículos recogidos en sus cuatro Títulos: el primero referido a la «Ordenación civil», el segundo al «Ordenamiento procesal civil», el tercero relativo a los «Siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado, en relación con el aseguramiento obligatorio», y, el último, trata sobre el «Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación», que merece una mención aparte por añadirse recientemente por medio del apartado 7 del artículo único de la *Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación*, que como ya se ha indicado se estudiará en el Capítulo V, de manera que, por ahora, no incidiremos más en esta última Ley.

Las reformas ordenadas cronológicamente que ha experimentado el texto refundido son las siguientes<sup>41</sup>:

- 1) Como consecuencia de la necesidad de adaptar nuestro Derecho a la Quinta Directiva 2005/14/CE, se produjo una importante modificación mediante la *Ley 2007, de 11 julio*.

---

<sup>40</sup> La Disposición Adicional 1ª de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, autorizó al Gobierno para que en el plazo de 1 año, a partir de su entrada en vigor, aprobase un nuevo TR que incluyese las modificaciones introducidas por leyes posteriores.

<sup>41</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 43.

- 2) La disposición final segunda de la *Ley 18/2009, de 23 de noviembre*, modifica el artículo 3 en sus apartados 2 y 3, indicando las autoridades que pueden sancionar la infracción del deber de asegurarse y determina el procedimiento sancionador, que en la actualidad viene regulado en el *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* (LSV en adelante).
- 3) La disposición final quinta de la *Ley 21/2011, de 26 de julio, de dinero electrónico*, modifica la letra c) del apartado 1 del artículo 11, configurando que “*Los daños a las personas y en los bienes ocasionados en otro Estado por un vehículo con estacionamiento habitual en España que esté asegurado y haya sido robado o robado de uso se indemnizarán por el Consorcio de Compensación de Seguros cuando el fondo nacional de garantía de ese Estado no asuma funciones de indemnización de los daños producidos por vehículos robados.*”
- 4) La disposición final novena de la *Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras*, mediante la que se modifica el art. 8 sobre los Convenios de indemnización directa, declaración amistosa de accidentes y Convenios de asistencia sanitaria para lesionados de tráfico.

La LRCSCVM se ha desarrollado reglamentariamente mediante 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*, cuya entrada en vigor se produjo al mes siguiente de su publicación en el BOE y supuso la derogación del Reglamento de 2001.

Para finalizar este capítulo segundo, resulta necesario indicar una serie de normas internas que disciplinan y completan esta materia, aunque sea de una manera indirecta<sup>42</sup>:

- 1) En el ámbito propio de vehículos a motor, la LSV reflejada *supra* y el *Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación* para su aplicación y desarrollo (en adelante R.G.CIR.).

---

<sup>42</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 47-48.

- 2) El artículo 149.1.21<sup>a</sup> de la Constitución Española atribuye al Estado la competencia exclusiva en el tráfico y la circulación de vehículos a motor.
- 3) Las normas contenidas en el CC acerca de las obligaciones (artículos 1088, 1089, 1090, 1092, 1101, 1103, 1104, 1105, 1106, 1107 y 1108), de las obligaciones nacidas por culpa o negligencia (artículos 1902 a 1905), y sobre la prescripción de acciones (artículos 1968.2 1969 y 1973).
- 4) Los artículos 109 a 126 y 244 del CP.
- 5) El *Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros*.
- 6) La *Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro*, (en adelante LCS).

### **3. EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR**

En el tercer capítulo vamos a tratar lo concerniente al seguro de responsabilidad civil del automóvil, para ello vamos a tener como base la LRCSCVM.

#### **3.1. Contrato de seguro de los automóviles**

En primer lugar, el artículo 73 perteneciente a la sección octava del Título II (Seguros contra daños) de la LCS señala desde la perspectiva de la obligación del asegurador que *“por el seguro de responsabilidad civil el asegurador se obliga, dentro de los límites establecidos en la Ley y en el contrato, a cubrir el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a derecho”*.

Trasladando el contenido de este artículo a la materia de los vehículos a motor, Esther Monterroso, a la hora de definir el seguro de automóviles<sup>43</sup>, se refiere a él como el contrato mediante el cual el asegurador, a cambio de una prima, se obliga a cubrir el riesgo de indemnizar a un tercero de los daños y perjuicios que haya sufrido y de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado. En este sentido, en el art. 1.1 de la LRCSCVM dispone que “*el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación*”. Lo que afecta a la obligación de suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro por parte del propietario de un vehículo a motor que cubra la responsabilidad civil derivada de su circulación, pudiendo llegar a contratar un seguro de daños que cubra hasta los propios del asegurado (conocido como «seguro a todo riesgo»). La gran parte de las pólizas de seguro recogen que la causa provocadora de la indemnización ha de ser exterior, instantánea o violenta o por incendio o explosión, ajena a la voluntad del sujeto y que esté el vehículo en circulación, estacionado o en curso de transporte, con la excepción del marítimo o aéreo<sup>44</sup>.

Ello no es obstáculo a la posibilidad otorgada al propietario de un vehículo para que pueda contratar un seguro voluntario con carácter suplementario, destinado a resarcir las indemnizaciones que excedan de los límites fijados en el seguro obligatorio para daños personales, en tal sentido el art. 2.5 de la LRCSCVM, cuyo tenor literal dice: “*Además de la cobertura indicada en el apartado 1 (es decir, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio), la póliza en que se formalice el contrato de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria podrá incluir, con carácter potestativo, las coberturas que libremente se pacten entre el tomador y la entidad aseguradora con arreglo a la legislación vigente.*”. No obstante, con la transposición de la Quinta Directiva está predestinado a desaparecer.

---

<sup>43</sup> Monterroso Casado, E., “Capítulo 2. El seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y la reclamación de daños a la aseguradora”, *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación y valoración de daños a las personas conforme a la Ley 35/2015, de 22 de septiembre*, Centro de estudios financieros, Madrid, 3ª ed., 2018, p. 66.

<sup>44</sup> Monterroso Casado, op. cit., p. 67.

### 3.1.1. Elementos subjetivos del contrato

Las partes que integran el contrato de seguro de responsabilidad civil son el asegurador y el tomador del seguro, este último habitualmente será el asegurado, pero puede que no coincida al existir en las pólizas de seguro las figuras de conductor habitual y de conductor ocasional. En este sentido, el art. 7 de la LCS en sus párrafos segundo y tercero configura que *“si el tomador del seguro y el asegurado son personas distintas, las obligaciones y los deberes que derivan del contrato corresponden al tomador del seguro, salvo aquellos que por su naturaleza deban ser cumplidos por el asegurado. No obstante, el asegurador no podrá rechazar el cumplimiento por parte del asegurado de las obligaciones y deberes que correspondan al tomador del seguro.*

*Los derechos que derivan del contrato corresponderán al asegurado o, en su caso, al beneficiario, salvo los especiales derechos del tomador en los seguros de vida.”*

Así pues, por asegurador podemos entender la entidad que otorga la cobertura al riesgo que se pueda producir por un accidente, y por asegurado, la persona que a través de la póliza de seguro ve cubierta la responsabilidad civil derivada de su circulación, con independencia de que se trate del tomador o no<sup>45</sup>. No hay que olvidar la presencia de otro sujeto que, junto con los anteriores, aparece en este ámbito y aunque, en principio, sea ajeno al contrato se incorpora en la relación contractual en caso de producirse un siniestro, es el denominado tercero perjudicado. Es el acreedor de la deuda indemnizatoria, esto es, quien ha sufrido un daño que trae causa de la conducta llevada a cabo por el asegurado en la utilización de un vehículo a motor.

## 3.2. Seguro obligatorio de automóviles (SOA)

En España, el seguro obligatorio de automóviles (SOA) es un seguro de responsabilidad civil, las indemnizaciones y primas que cubre son superiores a la del conjunto del resto de seguros existentes en nuestro ordenamiento, ello es debido a que presta cobertura legal a un número muy elevado de vehículos. Se trata de un seguro cuyo contenido, en todo o por lo

---

<sup>45</sup> Reglero Campos, “Lección 8ª. El seguro de responsabilidad civil”, op. cit., *Lecciones de responsabilidad civil*, p. 182-184.

menos en sus elementos esenciales, está legalmente determinado en los artículos 2 a 11 de la LRCSCVM y desarrollado reglamentariamente en el RSORCCVM<sup>46</sup>.

De conformidad con lo dispuesto en el art. 2 LRCSCVM, se obliga a suscribir una póliza de seguro a los propietarios de vehículos a motor con estacionamiento habitual en España para que cubra la responsabilidad civil del riesgo creado por la conducción de estos hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio. De esta forma, si se incumple la obligación de asegurarse se prohibirá la circulación por el territorio nacional del vehículo sin asegurar, procediendo a su depósito o precinto público o domiciliario correspondiendo el pago de los cargos que se deriven de esta actuación al propietario del mismo, siendo un requisito previo a la devolución del automóvil y una sanción pecuniaria consistente en el pago de una multa que dependerá el tipo de vehículo a motor (art. 3.1. LRCSCVM).

El contrato de seguro solo puede ser suscrito con las entidades aseguradoras que gocen de la autorización correspondiente del Ministerio de Economía y Hacienda, o que estando domiciliadas en un Estado perteneciente al Espacio Económico Europeo (EEE) practiquen su actividad en España en régimen de derecho de establecimiento o en régimen de libre prestación de servicios (art. 5.1 RSORCCVM). En tal sentido, en el art. 23.1 RSORCCVM se establece que las entidades tienen la obligación de comunicar, mediante la remisión al CCS, los datos de los vehículos asegurados por ellas al Ministerio reseñado, los cuales pasarán a formar parte del Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (en adelante FIVA), que tiene un carácter público y cuya información goza de presunción de veracidad. Cabe decir que cuando se acuda a una estación de inspección técnica de vehículos, se solicitará que se acredite estar en posesión de un seguro obligatorio, entre otras comprobaciones, para poder obtener un resultado favorable en la inspección ordinario o extraordinaria<sup>47</sup>.

### **3.3. Ámbito de cobertura del SOA**

En este epígrafe haremos referencia a los distintos ámbitos de cobertura que delimitan el marco del seguro obligatorio derivado de la circulación de vehículos a motor.

---

<sup>46</sup> Reglero campos, op. cit., *Tomo II-Parte especial*, p. 139.

<sup>47</sup> Monterroso Casado, op. cit., p.72.

### 3.3.1. *Ámbito territorial de cobertura del SOA*

La *Ley 21/2007, de 11 de julio*, dispone que mientras el contrato de seguro de un vehículo a motor esté vigente, su cobertura incluye cualquier estancia dentro del territorio de otro Estado miembro de la Unión Europea<sup>48</sup>. Al respecto encontramos el art. 4.1. LRCSCVM, según el cual la cobertura de la responsabilidad civil de un vehículo con estacionamiento habitual en nuestro país será garantizará tanto en el EEE como en el territorio de los Estados que estén adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros. Para comprender el concepto de estacionamiento habitual en España el art. 2 en su apartado 1 aporta cinco supuestos a tener en cuenta<sup>49</sup>.

### 3.3.2. *Ámbito cuantitativo de cobertura del SOA*

Anteriormente, la LRCSCVM se remitía a su reglamento de desarrollo para configurar los límites cuantitativos del seguro obligatorio, pero en la actualidad tras la reforma operada por la *Ley 21/2007, de 11 de julio*, las coberturas cuantitativas están incorporados en el texto legal. La otra gran novedad, de especial importancia, que trae esta Ley es el aumento de las cuantías indemnizatorias<sup>50</sup> y, a pesar de que los daños derivados de la circulación

---

<sup>48</sup> Monterroso Casado, op. cit., p.74.

<sup>49</sup> Art. 2.1 de la LRCSCVM “a) Cuando tiene matrícula española, independientemente de si dicha matrícula es definitiva o temporal. b) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, pero lleve placa de seguro o signo distintivo análogo a la matrícula y España sea el Estado donde se ha expedido esta placa o signo. c) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo y España sea el Estado del domicilio del usuario. d) A efectos de la liquidación del siniestro, en el caso de accidentes ocasionados en territorio español por vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo. Reglamentariamente se determinará cuando se entiende que una matrícula no corresponde o ha dejado de corresponder al vehículo. e) Cuando se trate de un vehículo importado desde otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, durante un período máximo de 30 días, a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo, aunque éste no ostente matrícula española. A tal efecto dichos vehículos podrán ser asegurados temporalmente mediante un seguro de frontera”.

<sup>50</sup> Reglero Campos, op. cit., *Tomo II-Parte especial*, p. 181.

automovilística no se ven cubiertos por el SOA en su totalidad, se pretende garantizar un importe máximo de cobertura. Estas cuantías se prevén legalmente en el art. 4.2 de la LRCSCVM, estableciéndose una distinción entre:

- 1) Daños a las personas, donde el importe de la cobertura del seguro obligatorio garantiza hasta 70 millones de euros por siniestro, con independencia del número de víctimas.
- 2) Daños a los bienes, donde la cobertura garantiza 15 millones de euros por siniestro.

Los importes indicados serán actualizados con base en el índice de precios de consumo europeo, dándose publicidad del importe actualizado por medio de las resoluciones de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones. En el supuesto de ser superior la cuantía de indemnización que resulte de los daños sufridos al importe de la cobertura del seguro, tendrá que abonarse su excedente por el seguro voluntario (en caso de estar contratado) o por cuenta del responsable del accidente (art. 4.3 LRCSCVM).

Con carácter general, el SOA cubrirá la responsabilidad civil del asegurado hasta los límites de la cobertura fijados por la legislación del Estado miembro en que se produzca el accidente, siempre y cuando se trate de un siniestro dentro del territorio de un Estado adherido al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, que no sea España. Sin embargo, si el siniestro es un Estado miembro del EEE y los límites de cobertura previstos en la legislación española son superiores, se aplicarán estos últimos, todo ello se desprende del contenido del art. 4.4. LRCSCVM.

### *3.3.3. Ámbito material de cobertura del SOA y los supuestos excluidos*

En este subepígrafe consistente en el ámbito material de cobertura del seguro de responsabilidad civil y las exclusiones por razón de daños corporales y materiales, observamos como se ha producido una profunda modificación. El *RDL 1301/1986, de 28 de junio*, excluía de la cobertura del seguro al conductor, al propietario del vehículo, al asegurado y al tomador del seguro de cualquier tipo de daño<sup>51</sup>. En la actualidad, la LRCSCVM en su

---

<sup>51</sup> SAP de Murcia, de 16 de marzo de 1998 (AC 1998, 569).



artículo 5.1 extiende la cobertura a los daños corporales sufridos por cualquier persona, con la salvedad del conductor del vehículo causante del accidente. Esta primera exclusión tiene su sentido debido a que el seguro cubre los daños provocados a terceros que, como ya se estudió, puede serlo cualquiera que sea ajeno al contrato, sin que exista la posibilidad de poder tener esta condición el asegurado<sup>52</sup>. Por consiguiente, el asegurado debe indemnizar a las personas por los daños sufridos en un siniestro, excepto cuando se deban únicamente a la culpa exclusiva del perjudicado o una causa de fuerza mayor distinta a la conducción o funcionamiento de un vehículo a motor, quedando excluidos de este último caso los defectos que posea el vehículo y la rotura o fallo de su mecanismo o alguna de sus piezas (art. 1.1 en su párrafo segundo LRCSCVM).

En conclusión, no tiene derecho a indemnización el conductor de un automóvil cuando sea el único implicado en un accidente, haya o no culpa imputable al mismo, a menos que tenga suscrito en su seguro una prima especial. La única excepción es la contemplada en los Convenios suscritos por la Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (en adelante UNESPA<sup>53</sup>), el CCS y los centros sanitarios públicos y privados, donde se permite que las compañías aseguradoras se hagan cargo de los gastos sanitarios que se devenguen por los ocupantes del vehículo asegurado, incluido el conductor<sup>54</sup>.

Tampoco alcanza la cobertura del seguro de suscripción obligatoria a los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, tanto a las cosas en él transportadas, con independencia de su titularidad (art. 5.2 LRCSCVM); como a los bienes de titularidad del tomador, asegurado, propietario o conductor, incluidos los de sus cónyuges o sus parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad. La exclusión de estos últimos operará tanto si viven como si no viven a expensas de los primeros<sup>55</sup>.

---

<sup>52</sup> Reglero Campos, op. cit., *Tomo II-Parte especial*, p. 202.

<sup>53</sup> UNESPA es la Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras. La asociación fue fundada en 1977 y representa a cerca de 200 compañías que juntas abarcan prácticamente todo el negocio en España. <https://www.unespa.es/quienes-somos/> (fecha de consulta 23 de abril de 2023).

<sup>54</sup> Jiménez Moriano, “Capítulo 2. Los cimientos conceptuales del seguro obligatorio del automóvil: vehículo a motor y hecho de la circulación”, op. cit., p. 107.

<sup>55</sup> Reglero Campos, op. cit., *Tomo II-Parte especial*, p. 208 y 209.

A continuación, estaría la tercera exclusión referida a los daños materiales y personales ocasionados por un vehículo que haya sido robado, los cuales quedarán excluidos de la cobertura del seguro obligatorio (art. 5.3 LRCSCVM). Por vehículo robado hay que entender las conductas tipificadas como robo y robo de uso de vehículos a motor en los artículos 237 y 244 del CP. La calificación de robo o de hurto supone una cuestión importante para la determinación de quién asumirá el daño, en caso de daños provocados por un vehículo hurtado la responsabilidad será asumida por la aseguradora y, por el contrario, si el vehículo ha sido robado la indemnización por los daños ocasionados correrá por cuenta del CCS, quien tendrá derecho de repetición contra el causante de los daños<sup>56</sup>.

Por último, es necesario aludir a varias limitaciones materiales en las que la aseguradora no puede oponer ninguna otra exclusión, pactada o no, frente al perjudicado distinta de las anteriores. En concreto, según el art. 6 LRCSCVM no puede hacerlo en relación con las cláusulas contractuales que intenten excluir la cobertura del vehículo asegurado si este es conducido por quien carezca de permiso de conducción, o se utilice ilegítimamente o sin autorización expresa o tácita de su propietario. Además, hay otros tres supuestos que no puede oponer<sup>57</sup>:

- Las cláusulas contractuales excluyentes de la cobertura del seguro al ocupante si este supiese o no que el conductor circulaba bajo los efectos de bebidas alcohólicas o sustancias tóxicas.
- La existencia de franquicias.
- La no utilización de la declaración amistosa de accidente, en este supuesto no puede frente al perjudicado, tomador, conductor o propietario.

---

<sup>56</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 117.

<sup>57</sup> Monterroso Casado, op. cit., p.78.

#### **4. ELEMENTOS CONFIGURADORES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN. ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA LRCSCVM**

El ámbito material de aplicación de la LRCSCVM contempla como requisitos indispensables para su aplicación la existencia de un vehículo a motor que ocasione un hecho de la circulación o accidente de la circulación, según se infiere del tenor literal de su art. 1.1.

La ausencia de alguno de estos dos presupuestos supondrá que no resulte de aplicación la LRCSCVM<sup>58</sup>, dicho de otro modo, si se origina un hecho de la circulación provocado por un vehículo que no tenga la consideración de vehículo a motor, no estaremos ante un supuesto donde sea aplicable la normativa especial que regula la responsabilidad civil automovilística y su seguro debido a que no se cumple uno de sus presupuestos que configura su ámbito de aplicación. Con el objeto de facilitar la comprensión del ámbito de aplicación de esta Ley, es necesario realizar un estudio detallado de los elementos configuradores de la responsabilidad civil derivada de la circulación automovilística, para ello empezaremos con los conceptos de «vehículo a motor» y «hecho de la circulación».

##### **4.1. Vehículo a motor**

El primer elemento que contribuye a configurar el ámbito objetivo de aplicación del régimen de responsabilidad contemplado en la LRCSCVM es el de vehículo a motor, para la definición de este concepto el artículo 1.6 de la Ley se remite a su reglamento de desarrollo.

El vigente RSORCCVM en su artículo 1.1 señala que *“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. Se exceptúan de la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos, así como*

---

<sup>58</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 51.

*aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico”.*

En cuanto a la preceptiva autorización administrativa para su puesta en circulación, se está refiriendo a que el vehículo pueda ser matriculado. Ello implica que este hecho no quede al arbitrio del titular del vehículo, resulta ser un hecho objetivo en pro de la seguridad del tráfico jurídico<sup>59</sup>. Así, es necesario acudir al Título IV de la LSV bajo la denominación de «Autorizaciones administrativas» y, dentro de este, su Capítulo III regula de manera específica las autorizaciones relativas a los vehículos.

Otra cuestión importante es el asunto de los vehículos dados de baja en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, diferenciándose entre los que tienen una baja definitiva y los que están temporalmente en esta situación. Respecto de los primeros, son aquellos que carecen de la documentación preceptiva que les permita circular, es decir, del permiso de circulación, de la tarjeta de inspección técnica de vehículos y el certificado de características. En lo que se refiere a los segundos, son los que tienen retenidos de manera transitoria el permiso de circulación y la tarjeta de inspección técnica o certificado de características. Debe señalarse que en esta materia, parte de la doctrina se decanta por interpretar que no son vehículos a motor porque no pueden obtener la autorización administrativa que les permita circular por la vía pública, en consecuencia los daños que pudieran llegar a ocasionar no estarían cubiertos por el SOA ni por el CCS. Ahora bien, otro sector doctrinal realiza una interpretación más permisiva en la que sí serían considerados vehículos a motor y, por ende, los daños que ocasionen sin el correspondiente seguro serán amparados por el CCS<sup>60</sup>, pudiendo resarcir los perjuicios sufridos en la persona del perjudicado<sup>61</sup>.

---

<sup>59</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 53.

<sup>60</sup> SAP de Murcia, de 16 de noviembre de 2002 (AC 2001/92678), en un caso de daños provocados por un vehículo dado de baja en tráfico por desguace, confirma la condena al Consorcio de Compensación de Seguros por no llevar el preceptivo seguro obligatorio, sin, ni siquiera, cuestionarse en ninguna de las dos instancias la referida baja del vehículo.

<sup>61</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 54.

Particular mención merecen los nuevos medios de transporte que se han introducido en nuestra sociedad recientemente y que suponen un grave problema para el tráfico rodado de vehículos y de peatones, es el caso de los VMP, tales como patinetes eléctricos y similares que, como ya estudiamos en el subepígrafe 2.1.7. de la *Directiva 2021/2118, de 24 de noviembre de 2021*, si no reúnen ciertas características no entran dentro de la definición de vehículo a motor. Como fruto de los numerosos accidentes en los que intervine un VMP, tanto la Fiscalía de Seguridad Vial como la Federación Española de Municipios solicitaron que se regulase el vacío legal existente, es por ello que se adoptó la *Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal*<sup>62</sup>, con el objetivo de definir adecuadamente estos “vehículos” e intentar que se implante el seguro obligatorio en ellos, por ahora solo son objeto de un seguro voluntario por parte de su propietario.

En lo referido a los vehículos destinados a tareas agrícolas o industriales, con la regulación anterior, los propietarios o explotadores debían asegurar aquellos a los que las normas en materia de tráfico les permitieran circular en las vías a las que hace referencia el artículo 2 la LSV<sup>63</sup>, viéndose obligado su propietario a contratar el SOA y un seguro de responsabilidad civil de explotación. Sin embargo, con el actual RSORCCVM, solo se tendrán que asegurar los que sean susceptibles de conseguir la autorización administrativa para circular, porque de lo contrario quedarían fuera del ámbito de aplicación de la LRCSCVM<sup>64</sup>.

#### 4.1.1. Vehículos excluidos

Como ya hemos adelantado al dar la definición de vehículo a motor, el RSORCCVM en el apartado 1 del artículo 1 exceptúa de la obligación de suscribir un seguro obligatorio a los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales con una masa máxima

---

<sup>62</sup> «BOE» núm. 18, de 21 de enero de 2022, p. 6882 a 6915.

<sup>63</sup> Art. 2 de la LSV: “Los preceptos de esta ley son aplicables en todo el territorio nacional y obligan a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios”.

<sup>64</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 57.

autorizada (MMA) que no supere los 750 kilogramos. Al mismo tiempo, su apartado 2 señala que se excluyen de su ámbito material a los ferrocarriles, tranvías y otros vehículos que circulen por las vías que les son propias, ni a los vehículos propulsados con un motor eléctrico que se consideren juguetes por su concepción, destino o finalidad, en los términos que defina y con los requisitos que se establezcan en el artículo 1.1 del *Real Decreto 880/1990, de 29 de junio*, que se derogó con la aprobación del *Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes*<sup>65</sup>. También se excluyen del ámbito material las sillas de ruedas.

Podemos observar como surge un problema relativo a los juguetes, algunos de ellos son tan sofisticados e incorporan ciertas tecnologías que origina la duda si es un juguete o estamos ante la presencia de un auténtico vehículo a motor a efectos de su aseguramiento. El RDL 1205/2011 contempla cuatro tipos de juguetes: juguete de actividad, juguete acuático, juguete funcional y juguete químico, aportando una definición distinta a cada uno de ellos. Un ejemplo relacionado con este asunto ha sido la consideración de las denominadas “minimotos” como un juguete o como un vehículo a motor, conforme al anterior Reglamento de 1998, aunque no son aptas para la circulación en las vías públicas al no poseer la pertinente autorización administrativa, se les ha ido dando la consideración de vehículos a motor dado que se definen como motos en miniatura<sup>66</sup>, se trata de vehículos con unas características parejas a las de las motocicletas de competición, esto es, poseen idéntico mecanismo que una moto y pueden alcanzar hasta 60km/h<sup>67</sup>. Por esta razón los motores de combustión no tendrán la consideración de juguetes, sino como vehículos a motor si son susceptibles de obtener la autorización administrativa correspondiente.

---

<sup>65</sup> «BOE» núm. 209, de 31 de agosto de 2011.

<sup>66</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 59.

<sup>67</sup> SAP de Madrid, de 3 de septiembre de 2007 (AC 2007/346628), considera a las llamadas “minimotos” como un vehículo a motor, porque: “se trata de un vehículo a motor probablemente susceptible de ser definido como ciclomotor. Así tanto el Real Decreto legislativo 339/90 de 2 de marzo que aprueba la Ley de Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, como el Real Decreto 2822/98 de 23 de diciembre que aprueba el Reglamento General de vehículos definen el ciclomotor como el vehículo de dos ruedas provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm<sup>3</sup> de combustión interna y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/hora. En todo caso de no ajustarse a dicha descripción el vehículo en cuestión habría de ser definido como un vehículo de motor, es decir como aquel vehículo apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2 de la Ley sobre Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial”.

Para concluir, debemos hacer referencia al reenvío que efectúa el art. 1.3 del RSORCCVM al Anexo I del *Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial* (en nuestros días es el RDL 6/2015, de 30 de octubre), en el que se ofrecen una serie de conceptos básicos, de los que podemos destacar la definición de «vehículo» entendiéndose por tal el “*aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2*”, y la de «vehículo de motor», definiéndose como el “*vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida*”.

#### 4.1.2. *Supuesto especial relativo a los vehículos articulados, remolques y semirremolques*

Desde el origen reglamentario de la regulación del seguro obligatorio de automóviles en el año 1964, los remolques y semirremolques tienen la consideración de vehículos a motor, manteniéndose esta previsión en todos los Reglamentos surgidos con posterioridad, justificando la doctrina esta inclusión en el riesgo que comporta su enganche a una cabeza tractora<sup>68</sup>. El presente RSORCCVM no se pronuncia acerca de los vehículos articulados como vehículos a motor de forma expresa, pero dado que está compuesto por una cabeza tractora y un remolque o semirremolque resulta evidente que se encuadra dentro de la definición de «vehículo a motor». No obstante, si atendemos a los conceptos facilitados por el Anexo I de la LSV observamos que no tienen tal consideración, así pues, las definiciones de las que se desprende esto último son las siguientes:

*“Remolque. Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor.*

*Remolque ligero. Aquél cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. A efectos de esta clasificación, se excluyen los agrícolas.*

*Semirremolque. Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser acoplado a un automóvil, sobre el que reposará parte del mismo, transfiriéndole una parte sustancial de su masa.*

*Vehículo articulado. Automóvil constituido por un vehículo de motor acoplado a un semirremolque.”*

Como hemos señalado al inicio de este capítulo, en virtud del inciso segundo del artículo 1.1 del RSORCCVM, se excluyen de la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya MMA no exceda de 750 kilogramos,

---

<sup>68</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 61.

quedando amparados por el seguro de la cabeza tractora a la que se enganchen, sin que suscite ninguna duda al respecto.

El problema que surge aquí es cuando se produce un siniestro en el que está involucrado un vehículo articulado, ofreciendo el Reglamento tres criterios diferentes de atribución de la responsabilidad. El principal es la entidad de culpas de cada una de las partes que tenga el vehículo articulado. Si no se pudiese determinar, se establece un criterio subsidiario principal, consistente en el acuerdo al que hayan llegado las aseguradoras y, en su defecto, el criterio subsidiario secundario, que sería en proporción al importe de la prima anual de riesgo que estuviese designado en la póliza de seguro de cada vehículo. En cambio, las soluciones a las que ha llegado la jurisprudencia en esta materia se apartan de lo configurado en el Reglamento. Podemos decir que, en líneas generales, mantiene dos teorías: por un lado, la que atribuye la responsabilidad al conductor de la cabeza tractora; y, por otro lado, la que declara la responsabilidad de manera solidaria entre las partes de dicho vehículo, pudiéndose dirigir ante una u otra por el total del daño sufrido<sup>69</sup>.

Esta última posición es la seguida mayoritariamente por la jurisprudencia. Pese a todo ello, en la práctica seguida por las aseguradoras, la gran parte de los accidentes de circulación provocados por vehículos articulados se resuelven extrajudicialmente mediante el “*Convenio entre entidades aseguradoras de automóviles para la liquidación de siniestros de responsabilidad civil ocasionados por vehículos mixtos cuyos componentes aseguren entidades distintas*”, suscrito el 1 de enero de 1987 por UNESPA y actualizado en junio del año 2021.

## **4.2. Hecho dañoso de la circulación**

El segundo elemento que necesariamente debe concurrir con el de vehículo a motor para la correcta configuración del ámbito de aplicación del régimen de responsabilidad contemplado en la LRCSCVM, es el del accidente o hecho dañoso de la circulación, y que este sea ocasionado por el primero. Si acudimos al contenido del art. 1.1 de dicha Ley, podemos ver como se refiere al hecho de la circulación bajo la expresión «con motivo de la circulación», remitiéndose en su apartado 6 al Reglamento, donde lo define de manera exacta.

---

<sup>69</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 61.



Siguiendo a J.S. Baker y L.B. Frickr, entre otros autores, nos aportan una definición, desde un punto de vista genérico, de accidente de tráfico: “*un suceso eventual, producido con ocasión del tráfico, en el que interviene alguna unidad de circulación y como resultado del cual se produce muerte o lesiones en las personas o daños en las cosas*”<sup>70</sup>.

Por su parte, a los simples efectos de responsabilidad civil automovilística y de cobertura del seguro obligatorio el artículo 2.1 del RSORCCVM entiende por hecho de la circulación el derivado del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor, tanto si se produce en garajes y aparcamientos, como si es en vías o terrenos públicos y privados que sean aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud se usen por una colectividad indeterminada de usuarios. Atendiendo a su literalidad, se aprecian dos elementos que han de concurrir y que delimitan su concepto:

En primer lugar, estaría el elemento espacial<sup>71</sup> que consiste en el riesgo derivado de la circulación de un vehículo a motor por los lugares reflejados en el párrafo anterior. En palabras de Miguel Ángel de Dios<sup>72</sup>, este elemento es muy amplio, por lo que solo podremos excluir del mismo aquellos emplazamientos en los que resulta materialmente imposible acceder y circular con un vehículo a motor.

En segundo lugar, se puede hablar de un elemento funcional<sup>73</sup>, la causa del hecho tiene que ser el uso y circulación del vehículo asegurado, si se produjera utilizándose para fines distintos entraría en el ámbito de las excepciones reguladas en el apartado 2 del art. 2 que trataremos a continuación. Por tanto, según señala REGLERO<sup>74</sup>: “*la noción «hecho de la*

---

<sup>70</sup> Baker, J.S. y Frickr, L.B., *Traffic accidents investigation manual*, Northwestern, Ed. Northwestern University traffic Institute, 1986 (traducido en Castellano por la D.G.T en 1970).

<sup>71</sup> Reglero Campos, op. cit., *Tomo II-Parte Especial*, p. 102.

<sup>72</sup> De Dios de Dios, M.A., *Algunas cuestiones sobre responsabilidad civil automovilística: el concepto de “accidente o hecho de la circulación” y de “vehículos a motor” como principales presupuestos del sistema*, Noticias jurídicas, 2012.

<sup>73</sup> Reglero Campos, op. cit., *Tomo II-Parte Especial*, p. 102.

<sup>74</sup> Reglero Campos, L.F (actualizado por Badillo Arias, J.A.), “Capítulo II. El ámbito de aplicación de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor”, *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, José Antonio Badillo Arias (Coord.), VV.AA., Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 8ª ed., 2018, p. 198.

*circulación» tiene un carácter fáctico tan acusado que para encofrarlo 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 destinados a desempeñar o que están realizando y el lugar en el que acaece el hecho dañoso”.*

Cabe hacer mención a un supuesto dudoso consistente en que el hecho dañoso de la circulación puede producirse aun con el motor parado, debido a que sigue siendo susceptible de poner en riesgo al resto de usuarios de la vía, dado que un simple estacionamiento es una maniobra intrínseca de la conducción<sup>75</sup> (es por ello que en el artículo 92.3. a) del R.G.CIR. se dispone que cuando el conductor de un vehículo a motor efectúa una parada o estacionamiento y abandona su puesto de conducción está obligado a tomar las precauciones que impidan su utilización sin su consentimiento).

La jurisprudencia se ha pronunciado en relación con los vehículos estacionados, siendo necesario traer a colación la STS 674/2019, de 17 de diciembre de 2019<sup>76</sup>, en cuyo FJ tercero declaró que: *“Esta sala, a la vista de las circunstancias concurrentes en el caso, planteó cuestión prejudicial que, como se ha dicho, fue resuelta por la STJUE de 19 de junio de 2019, a cuya doctrina debemos estar, y que expresamente ha declarado:*

***“[E]l artículo 3, párrafo primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto de "circulación de vehículos" que figura en esta disposición una situación, como la del litigio principal, en la que un vehículo estacionado en un garaje privado de un inmueble y utilizado conforme a su función de medio de transporte comenzó a arder, provocando un incendio que se originó en el circuito eléctrico del vehículo y causando daños en el inmueble, aun cuando el vehículo llevara más de 24 horas parado en el momento en que se produjo el incendio”***”.

Otro supuesto que también genera dudas acerca de su comprensión dentro de la noción de accidente o hecho de la circulación son los daños en las persecuciones de vehículos y otros hechos análogos. Normalmente, las persecuciones se llevan a cabo por los agentes de la autoridad que forman parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (en concreto, por la Policía

---

<sup>75</sup> Jiménez Moriano, op. cit., pp. 68 y 69.

<sup>76</sup> STS 674/2019, de 17 de diciembre (ROJ: 3983/2019).

Local en cada uno de los municipios, la Policía Nacional, Guardia Civil y por las Policías Autonómicas tales como Ertzaintza en el País Vasco y los “Mossos d'Esquadra” en Cataluña), en cumplimiento de su deber de perseguir los delitos que se produzcan en el ejercicio de sus funciones, con el objetivo de detener al conductor de un vehículo implicado en un hecho que pudiera tener carácter delictual. Asimismo, las persecuciones también pueden ser realizadas por sujeto privados para impedir la comisión de un delito, aunque no sea lo habitual. Junto a las persecuciones, se pueden producir otros supuestos consistentes en que una persona se interponga en la conducción de su vehículo, el cual ha sido sustraído con el propósito de intentar que el delincuente consiga su meta y verse privado del mismo, o que agarre el volante o la puerta de este con el mismo fin. Si atendemos a la jurisprudencia comunitaria, todos estos supuestos entrarían dentro del concepto de circulación de vehículos y en cuanto a la responsabilidad indemnizatoria, la doctrina jurisprudencial lo subsume en la figura de acontecimiento extraordinario, regulado en el art. 1 c) del *Real Decreto 300/2004, de 20 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de riesgos extraordinarios*, en el que se atribuye la responsabilidad al CCS<sup>77</sup>.

Como conclusión, podemos decir que el hecho dañoso de la circulación consiste fundamentalmente en la circulación de vehículos a motor en movimiento, aunque existen otros supuestos como cuando el vehículo no está en movimiento o el motor esté parado que también se considerarán hechos de la circulación por formar parte del ámbito circulatorio.

#### *4.2.1. Casos que quedan exceptuados de la consideración del hecho dañoso de la circulación*

Como se adelantaba, el art. 2 del RSORCCVM en sus apartados 2 y 3 regula, de una manera sistematizada, una serie de casos que están fuera de la consideración de «hecho de dañoso de la circulación», los cuales a pesar de producirse el accidente empleando un vehículo a motor y, en algún supuesto, en un sitio apto para la circulación, se ven excluidos por ser hechos o actividades cuya su finalidad no es circular<sup>78</sup>. Así pues, atendiendo a la literalidad del artículo indicado no se entenderán hechos de la circulación:

---

<sup>77</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 103 y 104.

<sup>78</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 73.

- a) *“Los derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción del seguro especial previsto en la disposición adicional segunda”<sup>79</sup>.*
- b) *Los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de desplazamiento de esos vehículos por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado cuando no estuvieran realizando las tareas industriales o agrícolas que les fueran propias.*

*En el ámbito de los procesos logísticos de distribución de vehículos se consideran tareas industriales las de carga, descarga, almacenaje y demás operaciones necesarias de manipulación de los vehículos que tengan la consideración de mercancía, salvo el transporte que se efectúe por las vías a que se refiere el apartado 1.*

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

*3. Tampoco tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso sí será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial, incluido el supuesto previsto en el artículo 382 de dicho Código Penal”.*

Al mismo tiempo, junto a estas exclusiones que se pueden denominar “tasadas”, existen otras que, sin estar previstas de forma explícita en la norma, la jurisprudencia tampoco las incluye en la concepción de hechos de la circulación<sup>80</sup>. A continuación, abordaremos de una forma generalizada cada uno de los supuestos.

---

<sup>79</sup> Disposición adicional segunda del RSORCCVM, relativa al seguro especial para pruebas deportivas: “Para los riesgos derivados de las pruebas deportivas en las que intervengan vehículos a motor, celebrados en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, deberá suscribirse un seguro especial destinado a cubrir la responsabilidad civil de los conductores intervinientes, por los importes de las coberturas obligatorias establecidas en el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.”

<sup>80</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 73.

- a) **Las pruebas deportivas:** como se ha reflejado, la disposición adicional segunda del RSORCCVM se limita a establecer que el seguro especial para este tipo de pruebas cubra, al menos, los importes de cobertura obligatoria del SOA. Ahora bien, no entra en la regulación de los criterios de atribución de la responsabilidad de los participantes, que sin ningún género de dudas se trata de actividades de riesgo, debiéndose aplicar el art. 1902 CC. Por consiguiente, si los organizadores o los propietarios de los vehículos que participan en las pruebas no contratan la póliza especial a la que hemos hecho referencia, el CCS no asume ninguna responsabilidad en los accidentes producidos en las mismas porque no son hechos de la circulación y, por ende, están fuera del ámbito circulatorio<sup>81</sup>.

Para tener esta consideración, las pruebas han de ser oficiales (v.gr. organizados por una federación) o, al menos, que sean autorizadas por un organismo competente en la materia<sup>82</sup>, si se acude a los artículos 5 y 7 de la LSV se puede ver como prevén, respectivamente, la competencia del Ministerio del Interior o de los municipios para autorizarlas, en función de si discurren o no de manera íntegra y exclusiva por el casco urbano, con la excepción de las travesías. Siguiendo esta interpretación, si la prueba deportiva fuese clandestina, ilegal o no autorizada por la autoridad, organismo o federación competente, no operaría la exclusión y entraría en el concepto de hecho de la circulación.

- b) **La realización de tareas industriales o agrícolas:** en esta segunda exclusión cobra especial importancia el hecho de que el vehículo que causa el accidente estuviera realizando las funciones industriales o agrícolas que le son propias, es decir, las tareas de transporte o desplazamiento, a efectos de poder determinar si es o no un hecho de la circulación, con independencia del tipo de vía por la que circulase. Aquí es preciso distinguir, por un lado, los vehículos empleados como elementos de trabajo y que, además, son aptos para circular por una vía pública (pensemos por ejemplo en un tractor o una máquina quitanieves), los cuales han de suscribir un seguro obligatorio de

---

<sup>81</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 74.

<sup>82</sup> Reglero Campos, op. cit., *Tomo II, parte especial*, p. 102.

responsabilidad civil para los daños derivados de su circulación y un seguro de responsabilidad civil general para los provocados en su actividad industrial. Y, por otro lado, los vehículos que no son aptos para circular por la vía pública (como, por ejemplo, una carretilla cargadora), en este caso su propietario tendrá que asegurar la responsabilidad civil general<sup>83</sup>.

- c) **Desplazamientos por recintos de puertos y aeropuertos:** con la previsión contemplada en la letra c) del art. 2.2 del RSORCCVM, estarán fuera del ámbito de aplicación de la norma los accidentes que se produzcan en el interior de estos recintos, quedando obligados los vehículos que circulen por ellos a suscribir y mantener en vigor un seguro de responsabilidad general. En el caso de circular fuera del recinto referido, sí que deberán suscribir un seguro obligatorio que cubra la responsabilidad civil derivada de su circulación. El problema que surge con esta exclusión es la delimitación del recinto, correspondiendo a los Tribunales la correcta interpretación de este artículo atendiendo caso por caso para determinar si el accidente queda excluido del ámbito de cobertura del SOA o, por el contrario, sí que entra en su ámbito de aplicación<sup>84</sup>.
- d) **El empleo de un vehículo a motor como instrumento para la comisión de un delito doloso:** respecto a esta exclusión, en primer lugar, debemos decir que está en consonancia con lo previsto en el artículo 19 de la LCS, cuyo contenido regula que: *“El asegurador estará obligado al pago de la prestación, salvo en el supuesto de que el siniestro haya sido causado por mala fe del asegurado”*, del que se desprende que la obligación de asegurar el dolo es evidente. Igualmente, está relacionado con el art. 1.6 de la LRCSCVM que dispone la no consideración como hecho de la circulación el uso de un vehículo a motor como medio para cometer un delito doloso contra una persona o un bien<sup>85</sup>. Por esta razón, si estamos en presencia de un delito doloso el conductor del vehículo a motor queda fuera del ámbito de aplicación de la LRCSCVM, no obstante, si la conducta no se considera un delito, entra en juego la cobertura del seguro obligatorio, teniendo derecho de repetición el asegurador contra el asegurado por el pago realizado en concepto de

---

<sup>83</sup> Monterroso Casado, op. cit., p. 85.

<sup>84</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 79.

<sup>85</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 83.

indemnización por los daños causados, con base en los artículos 76 de la LCS y 10.1 de la LRCSCVM<sup>86</sup>.

En relación con esto último, tras la última reforma operada en el artículo 2.3 RSORCCVM, se establece que sí será un hecho de la circulación cuando la conducta constituya cualquiera de los delitos contra la Seguridad Vial del CP previstos en su Capítulo IV, dentro del Título XVII relativo a los delitos contra la seguridad colectiva, perteneciente a su vez al Libro II. En tal sentido, el Acuerdo del Pleno no jurisdiccional del TS que se alcanzó el 24 de abril de 2007, decidió que: *“no responderá la aseguradora, con quien se tenga concertado el seguro obligatorio de responsabilidad civil, cuando el vehículo de motor sea el instrumento directamente buscado para causar daño personal o material derivado del delito. Responderá la aseguradora por los daños diferentes de los propuestos directamente por el autor”*<sup>87</sup>.

#### *4.2.2. La consideración del «hecho de la circulación» tras la STJUE, de 4 de septiembre de 2014 y del Auto de 11 de diciembre de 2019*

En la STJUE (Sala Tercera), de 4 de septiembre de 2014<sup>88</sup>, relativa al asunto C-162/13, se resuelve la cuestión prejudicial planteada por el Vrhovno sodišče de Eslovenia al TJUE, cuyo objeto es la interpretación del artículo 3, apartado 1, de la *Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972*. Esta petición se produce en el marco de un litigio entre el Sr. Damijan Vnuk y Zavarovalnica Triglav d.d., en relación con el pago de una indemnización derivada del seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles.

Los hechos consisten en el accidente ocasionado por un tractor con remolque mientras colocaba unas pacas de heno, el cual al realizar la maniobra de marcha atrás golpeó la escalera en la que estaba subido el Sr. Vnuk, provocando su caída y que sufriera unas lesiones, por las que presentó una demanda de indemnización contra la compañía aseguradora del tractor (es decir, contra Zavarovalnica Triglav). Tanto en primera como en segunda instancia sus

---

<sup>86</sup> Monterroso Casado, op. cit., p. 87.

<sup>87</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 88-91.

<sup>88</sup> STJUE (Sala Tercera), de 4 de septiembre de 2014 (ECLI:EU:C:2014:2146).

pretensiones fueron rechazadas, por entender los órganos judiciales eslovenos que no estaban cubiertas por la póliza del seguro obligatorio de circulación de automóviles dichas lesiones al utilizarse el tractor como maquinaria de trabajo o como medio de remolque.

De esta forma, el asunto llegó al TS esloveno, quien ante la duda de si los hechos referidos son constituyentes de un hecho de la circulación, decidió suspender el procedimiento y planteó la cuestión prejudicial al TJUE. Este concluyó declarando que: *“El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad debe interpretarse en el sentido de que en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada disposición se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo. Así pues, puede estar comprendida en ese concepto la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor, como en el litigio principal, extremo que corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar.”*

La resolución analizada se separa de la línea que venía manteniendo nuestra jurisprudencia y que configuraba legislación española, y con base en ella se debe interpretar de forma extensiva el concepto de «circulación de vehículos», incluyendo el empleo de un vehículo según su función habitual<sup>89</sup>.

De igual importancia es el Auto del TJUE, de 11 de diciembre de 2019<sup>90</sup>, relativo al Asunto C-431/18, donde se procede a una petición de decisión prejudicial que tiene por objeto la interpretación del artículo 3 de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, planteada por la Audiencia Provincial de Zaragoza, Sección 4.ª, mediante Auto de 18 de junio de 2018, en el procedimiento entre María Pilar Bueno Ruiz, Zurich Insurance PL, Sucursal de España, e Irene Conte Sánchez, en relación con una acción por daños y perjuicios ejercitada a resultas de la caída de la Sra. Sánchez al resbalar con una mancha de aceite originada por un escape del coche de la Sra. Bueno Ruiz, que se encontraba aparcado en una plaza de garaje privada. El TJUE en el apartado 40 de la Sentencia expone que *“el Tribunal de Justicia ha declarado que el artículo 3, párrafo*

---

<sup>89</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 71.

<sup>90</sup> Auto del Tribunal de Justicia (Sala Séptima), de 11 de diciembre de 2019 (ECLI:EU:C:2019:1082).



*primero, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que un vehículo se utiliza conforme a su función de medio de transporte cuando está en movimiento, pero también, en principio, mientras se encuentra estacionado entre dos desplazamientos (sentencia de 20 de junio de 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, apartado 42)”.*

Por consiguiente, en virtud de este Auto el TJUE viene a ampliar el concepto de hecho de la circulación, englobando situaciones donde el vehículo se encuentra estacionado, circulando por vías que no aptas para la circulación, entre otros supuestos. Por último, hay que indicar que al igual que en la STJUE de 4 de septiembre de 2014, el Auto choca con lo regulado en el art. 2 del RSORCCVM, por lo que se deberá producir una modificación de la norma interna para adaptarse al Derecho comunitario<sup>91</sup>.

### **4.3. Sujetos responsables**

Un accidente de tráfico origina una relación obligatoria entre las partes intervinientes de la que se desprende una responsabilidad civil extracontractual donde la figura del deudor corresponde con el sujeto responsable o la persona que queda obligada a resarcir el daño causado. Como regla general, el deudor será el autor material del hecho dañoso, denominándose responsabilidad por hecho propio y que en el ámbito automovilístico se identifica con el conductor. No obstante, existen otros supuestos donde se obliga a responder de las consecuencias del siniestro a otros sujetos que, pese a no haber intervenido de manera directa en el hecho dañoso de la circulación, se les hace responsables por tener ciertos vínculos con el autor material, es la denominada responsabilidad por hecho ajeno, incidiendo en este ámbito en el propietario del vehículo que provoca el daño. Hasta que se produce la reforma en el año 1995, se consideraba al conductor del vehículo como el único responsable de los daños, sin embargo, con el texto de 1995 también se hace responsable al propietario del vehículo causante<sup>92</sup>. Seguidamente pasamos a referirnos a cada uno de los sujetos responsables que pueden aparecer en el ámbito de la circulación de los vehículos a motor.

---

<sup>91</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 72 y 73.

<sup>92</sup> Reglero Campos, op. cit., *Tomo II-Parte Especial*, p. 108.

#### 4.3.1. Conductor

Como se venía diciendo en el párrafo anterior, el art. 1.1 de la LRCSCVM se refiere al conductor del vehículo como el principal sujeto responsable del accidente una vez se objetivamente atribuya el daño causado a las personas o a los bienes y concorra el criterio de responsabilidad, correspondiendo en el caso de daños personales una responsabilidad objetiva y en el supuesto de daños materiales una responsabilidad por culpa.

El Anexo I de la LSV relativo a los conceptos básicos define en primer lugar el concepto de conductor como: “(La) persona que, con las excepciones del párrafo segundo del punto 4 maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulan en función de aprendizaje de la conducción, tiene la consideración de conductor la persona que está a cargo de los mandos adicionales”. Conforme a esta definición un profesor de autoescuela es responsable en todo momento del estado en que se encuentra el alumno (ya sea, por ejemplo, bajo los efectos del alcohol o de sustancias tóxicas, estupefacientes o psicotrópicas), así como de un atropello o accidente ocasionado durante el transcurso de la clase práctica que esté impartiendo.

En este sentido el art. 10.2 de la LSV establece que el conductor deberá circular con la diligencia, precaución y no distracción con el fin de evitar cualquier tipo de daño, propio o ajeno, y procurando no poner en peligro tanto a él como a los demás ocupantes de su vehículo y a los demás usuarios de la vía. Además, la conducción de vehículos a motor y de ciclomotores requiere la previa obtención del correspondiente permiso o licencia de conducción cuya finalidad es verificar que el conductor tenga la capacidad, conocimientos y habilidades necesarias que le permitan conducir con el mínimo riesgo que sea posible (art. 61 LSV).

#### 4.3.2. Pluralidad de vehículos intervinientes

Puede ocurrir que un siniestro sea ocasionado por la conducta de varias personas responsables, siendo necesario la determinación del régimen jurídico que resulta aplicable para indemnizar a la víctima y, concretamente, si opera una responsabilidad solidaria o la indemnización se divide entre las partes intervinientes. La doctrinal jurisprudencia se muestra

partidaria por configurar una responsabilidad solidaria tanto si hay pluralidad de agentes y una única concurrencia causal, como si hay causas parciales y simultáneas que provocan el daño<sup>93</sup>.

Los criterios que disponen la participación de cada deudor solidario respecto a sus relaciones internas se encuentran regulados en el art. 19.2 RSORCCVM, cuyo contenido dice: “*Si a consecuencia de un mismo siniestro en el que intervengan dos o más vehículos, cubiertos por sus respectivos seguros obligatorios, se producen daños a terceros, cada asegurador de los vehículos causantes contribuirá al cumplimiento de las obligaciones que del hecho se deriven teniendo en cuenta, cuando se pueda determinar, la entidad de las culpas concurrentes y, en caso de no poder ser determinadas, de conformidad con lo que se hubiera pactado en los acuerdos entre aseguradoras; en defecto de lo anterior, cada asegurador contribuirá proporcionalmente a la potencia de los respectivos vehículos*”. El criterio principal exige la determinación de la entidad de culpas de cada conductor debiendo distribuirse la responsabilidad proporcionalmente a ese grado de culpa. Si no es posible, se apuntan otros dos criterios con carácter subsidiario, el primero se refiere al acuerdo que lleguen las aseguradoras y, en su defecto, el segundo supone la contribución por cada asegurador según la potencia de los vehículos implicados.

#### 4.3.3. Responsabilidad por hecho de otro

Bajo la expresión “responsabilidad por hecho de otro” se hace referencia a que quien provoca el daño de forma directa o inmediata, de acuerdo con el art. 1903 CC, no se encuentra obligado a repararlo, sino que este resarcimiento corresponde a una persona diferente por el simple hecho de mantener determinados vínculos con aquel. Es una responsabilidad directa y no subsidiaria por parte de estos sujetos (es decir, de los padres, los tutores, los curadores, los dueños o directores de un establecimiento o empresa, personas o entidades que sean titulares de un centro docente de enseñanza no superior), pudiendo cesar su responsabilidad si prueban que emplearon la diligencia de un buen *pater familias* para prevenir el daño causado.

---

<sup>93</sup> STS 18 de diciembre (RJ 1995/9145).

a) **El propietario del vehículo no conductor**

A este sujeto se refiere el art. 1.3 LRCSCVM, indicando que: *“El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con este por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1.903 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.*

*El propietario no conductor de un vehículo sin el seguro de suscripción obligatoria responderá civilmente con el conductor del mismo de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por éste, salvo que pruebe que el vehículo le hubiera sido sustraído.”*

Este segundo párrafo establece un particular criterio de imputación de responsabilidad civil de naturaleza absoluta que es análoga a la del conductor, dando una sola causa de exoneración consistente en que el propietario pruebe que cuando se produjo el siniestro el vehículo había sido sustraído<sup>94</sup>. Por otro lado, el art. 4 RSORCCVM declara que *“a efectos de la obligación de aseguramiento de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor se presume que tiene la consideración de propietario del vehículo la persona natural o jurídica a cuyo nombre figure aquél en el registro público que corresponda.”*

En lo concerniente al criterio de imputación, la LRCSCVM atribuye al propietario del vehículo una responsabilidad diferente a la configurada para el conductor, es decir, en lugar de responder de forma objetiva lo va a hacer subjetivamente siguiendo el régimen subsidiario del art. 1903 CC, sea responsable directo o no. A pesar de ello, en la práctica, a la hora de condenar al propietario los órganos jurisdiccionales suele hacerlo sobre la base de responsabilidad directa del art. 1902 CC, aplicando los criterios de la *«culpa in eligendo»* o *«in vigilando»*<sup>95</sup>.

La remisión hecha al art. 120.5 CP, instituye una responsabilidad civil subsidiaria del propietario del vehículo susceptible de causar daños a terceros, mediante la utilización del automóvil por las personas que aquel haya autorizado. Este artículo utiliza una fórmula muy amplia para determinar la responsabilidad del propietario, el cual ha podido dar la

---

<sup>94</sup> Reglero Campos, op. cit., *Tomo II- Parte Especial*, p. 112.

<sup>95</sup> Reglero Campos, op. cit., *Tomo II- Parte Especial*, p. 112.

autorización de manera expresa o tácita, en cuanto a esta última forma, puede considerarse autorizado aquel que pertenece a un grupo de personas cercanas a él como podría ser un familiar conviviente o que compartan un vínculo afectivo, laboral, profesional o empresarial<sup>96</sup>. En este punto resulta importante traer a colación la STS de 14 de diciembre de 1998 (RJ 1998/9432), en la que se condenó a los propietarios de un vehículo, conducido por un empleado suyo sin autorización expresa, a indemnizar a un ocupante que viajaba en su automóvil y resultó herido en un accidente.

#### **b) Padres o tutores**

La responsabilidad de estos dos sujetos posee gran importancia debido a que en el art. 4 del *Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores*, se regulan las distintas clases de permisos de conducción y la edad que se requiere para obtenerlos, pudiendo ser poseedores del permiso de conducción de la clase AM y A1 los menores de 15 y 16 años, respectivamente. Desde el punto de vista civil, supone una responsabilidad por culpa, invocándose la denominada «*culpa in vigilando*» o «*culpa in educando*», esto implica que han contribuido a la causación del siniestro, aunque sea de forma indirecta o por omisión, dicho en otras palabras, en aplicación de las normas generales sobre responsabilidad civil contempladas en el art. 1903 CC los padres serán responsables de los daños que causen sus hijos siempre y cuando estén bajo su guarda, y los tutores asumirán la responsabilidad de los perjuicios provoquen los menores bajo su autoridad y mientras habiten en su compañía. En este mismo artículo se establece *infra* la exoneración de la responsabilidad de ambos sujetos si prueban que emplearon la diligencia de un padre de familia para evitar el daño. Sin embargo, los órganos jurisdiccionales suelen condenar de manera sistemática los daños causados por los menores.

Sin entrar en profundidad en la responsabilidad por hechos que estén tipificados como delito, observamos como es de aplicación en esta materia la *Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, reguladora de la responsabilidad penal de los menores* (en adelante LORPM) y el CP, diferenciándose dos supuestos: el primero cuando se trate de un menor de catorce años de

---

<sup>96</sup> Reglero Campos, op. cit., *Tomo II- Parte Especial*, p. 110 y 111.

edad, a quien no se le exigirá responsabilidad con arreglo a la LORPM, sino que se le aplican las normas que protegen a los menores y que se prevén en el Código Civil y demás disposiciones vigentes, debiendo el perjudicado acudir a la vía civil y fundar su demanda en el art. 1903 CC y dirigirse contra los padres y, en su caso, contra el menor; y, el segundo supuesto, cuando el menor sea mayor de catorce años, pero menor de dieciocho años, resultado ser de aplicación el art. 61.3 LORPM, que dispone la responsabilidad solidaria, por los daños y perjuicios ocasionados, entre el menor y sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, teniendo que seguirse este orden obligatoriamente. En este caso, la responsabilidad de estos se podrá moderar por el Juez si no han favorecido con dolo o negligencia grave a la conducta del menor.

**c) El encargado de taller donde se encuentra depositado el vehículo**

Cuando el propietario de un vehículo averiado lo deposita en un taller para que sea reparado por un profesional, una vez que se han cambiado las piezas o suministros necesarios, el mecánico puede utilizarlo para verificar que se ha corregido el problema que presentaba, siendo en este momento, cuando el vehículo está en circulación, que puede ocasionar daños a terceros, suscitándose la duda de quién sería el responsable del accidente. Ante esta situación, con base en el contenido del art. 1902 CC, se hace responsable por culpa o negligencia propia al empleado del taller y por lo que respecta al titular o encargado del taller de vehículos, este será responsable en virtud del art. 1903 párrafo cuarto y del art. 120. 4º CP cuando el empleado cause el accidente mientras esté en el ejercicio de la actividad que es propia del taller, en caso contrario, si el empleado lo usa para fines propios y sin autorización del encargado no se puede atribuir responsabilidad a este último.

*4.3.4. Asegurador del vehículo causante del siniestro*

Como ya mencionamos al hablar del seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, el asegurador en virtud del contrato de seguro obligatorio se obliga, dentro del ámbito de cobertura de la póliza, a satisfacer la indemnización que corresponda a un tercero que ha sufrido unos daños en su persona o en sus bienes con motivo de un accidente de tráfico provocado por el vehículo asegurado. Mientras que el interés que busca el

asegurado al suscribir el seguro es proteger su patrimonio frente a posibles reclamaciones derivadas de un siniestro, la Ley persigue garantizar una efectiva reparación de la víctima que sufre los daños. No hay que olvidar que el art. 4.2 LRCSCVM configura los límites máximos de indemnización que puede llegar a cubrir el seguro obligatorio, quedando el montante que supera dicha cantidad a cargo del seguro voluntario (en caso de estar contratado) o sino del responsable del siniestro.

Asimismo, el art. 7.7 LRCSCVM configura que *“el asegurador deberá afianzar las responsabilidades civiles y abonar las pensiones que por la autoridad judicial fueren exigidas a los presuntos responsables asegurados, de acuerdo con lo establecido en los artículos 764 y 765 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal”*.

Para concluir, conforme al art. 10 LRCSCVM se reconoce al asegurador la facultad de repetición, siempre que haya abonado previamente la indemnización al perjudicado, para dirigirse contra el conductor, el propietario del vehículo o el asegurado si se ha originado el daño como consecuencia de una conducta dolosa de cualquiera de los anteriores o cuando hayan circulado bajo los efectos de bebidas alcohólicas o bajo la de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. También puede dirigirse contra el tercero responsable de los daños y, por último, contra el asegurado o tomador del seguro, cuando se dé alguna de las causas que prevé la LCS y en caso de conducción del vehículo por aquel que no posea de un permiso de conducción. Para llevar a cabo esta acción de repetición, el asegurador cuenta con el plazo de un año desde que pagó al perjudicado, pasado ese tiempo la acción prescribe.

#### *4.3.5. Consorcio de Compensación de Seguros (CCS)*

En el ámbito de los accidentes de circulación el CCS tiene una función muy importante, sin embargo, dada su gran extensión simplemente vamos a tratar una serie de aspectos generales en cuanto a su nacimiento, su naturaleza, su régimen jurídico y sus funciones.

En España el origen del CCS se remonta a la finalización de la Guerra Civil en el año 1939, época en la se crearon tres organismos públicos con la idea de superar los daños de la guerra, estos eran el Consorcio de Compensación de Riesgos de Motín, el Consorcio de Compensación de Accidentes Individuales y el Consorcio de Seguros Ramo Vida, los dos últimos para los seguros de personas. El primero de ellos pasó a denominarse Consorcio de Compensación de Riesgos Catastróficos sobre las Cosas (1944) y cubría la reparación de los daños patrimoniales, posteriormente, también alcanzó a los seguros de incendios robo y riesgos complementarios<sup>97</sup>. En 1954 el Consorcio de Seguros Ramo Vida se extinguió y apareció el conocido Consorcio de Compensación de Seguros. No obstante, durante ese tiempo el Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación (FNGRC) asumió la función de garantizar la indemnización a las víctimas de accidentes de tráfico hasta la aprobación del RD 2878/1981, de 13 de noviembre, por el que el CCS suprime al FNGRC. En el plano comunitario, en virtud de la Segunda Directiva encontramos el Organismo de Garantía que desempeña las mismas funciones que el FNGRC<sup>98</sup>.

El Estatuto Legal del CCS se aprueba por el Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre, este Texto Refundido contiene su naturaleza y régimen jurídico. En los apartados 1 y 2 de su art. 1 se dispone que es una entidad pública empresarial, adscrita al Ministerio de Economía y Hacienda, con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y, además, cuenta con un patrimonio distinto al del Estado. En su actividad se ajusta al ordenamiento jurídico privado. Sus ingresos proceden de las primas, recargos y del producto de sus inversiones, por tanto, su patrimonio está constituido por todos los bienes, derechos, obligaciones y participaciones accionarias que le atribuye el Estatuto y demás disposiciones. Así como por las aportaciones que el Estado lleve a cabo para que haya un equilibrio técnico-financiero por cada ramo de aseguramiento (art. 24 RDL 7/2004).

---

<sup>97</sup> Jiménez Moriano, “Capítulo 5. El Consorcio de Compensación de Seguros y el seguro obligatorio del automóvil”, op. cit. p. 193.

<sup>98</sup> Reglero Campos, “Capítulo VI. El Consorcio de Compensación de Seguros”, op. cit., *Accidentes de Circulación*, p. 1004.



El art. 11 de la LRCSCVM aporta una amplia lista de funciones que corresponden al CCS limitando su ámbito territorial y cuantitativo, es así como, en la esfera automovilística, actúa en una doble condición<sup>99</sup>:

- Como Organismo o Fondo de Garantía (asegurador de riesgo extraordinarios) para indemnizar a quienes hayan sufrido daños provocados por vehículos a motor en determinadas circunstancias como puede ser el caso de un vehículo cuyo propietario no tenga suscrito o mantenga en vigor un contrato de seguro que cubra la responsabilidad civil derivada de su circulación o aquellos accidentes en el que el vehículo causante de los daños a las personas o en los bienes sea desconocido o haya sido sustraído u objeto de hurto o robo de uso. Esta función abarca un gran número de supuestos, indemnizando igualmente los daños personales derivados de hechos acontecidos en el extranjero si el asegurado en la póliza posea residencia habitual en España.
- Como asegurador directo dando cobertura tanto a los vehículos a motor cuyos titulares sean Entes públicos como a vehículos de propiedad privada en el supuesto de no aceptar su entidad aseguradora la cobertura del seguro.

También cabe destacar algunos casos donde el CCS no indemnizará<sup>100</sup>, por ejemplo, cuando los daños sean debidos a conflictos armados, derivados de la energía nuclear o cuando el Gobierno los haya declarado como catástrofe o calamidad nacional. Recordando lo estudiado, si no se dan los presupuestos que constituyen el ámbito material de la LRCSCVM, es decir, un hecho dañoso de la circulación en el que participe un vehículo a motor, el CCS no prestará cobertura alguna.

#### 4.3.6. Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO)

La primera aparición de OFESAUTO en una norma interna es en el *Reglamento del Seguro de Responsabilidad Civil derivada del Uso y Circulación de Vehículos de Motor, de suscripción obligatoria*,

---

<sup>99</sup> Reglero Campos, op. cit., *Accidentes de Circulación*, p. 1006.

<sup>100</sup> Jiménez Moriano, op. cit. p. 202.

*aprobado por el Decreto 2641/1986, de 30 de diciembre*, atribuyéndole la función de abonar las indemnizaciones de accidentes ocurridos en territorio español por vehículos extranjeros, o los que provocasen vehículos españoles en el extranjero. Con la modificación de la *Orden del Ministerio de Economía y Hacienda, de 26 de mayo de 1965*, se otorgó a OFESAUTO la asunción de la responsabilidad civil derivadas del mencionado certificado internacional de seguro (la nombrada carta verde) en España y, además, se aprobaron normas para regular su funcionamiento, entre otras, la *Orden 1987/23.314, de 25 de septiembre*<sup>101</sup>. Este Reglamento a lo largo del tiempo ha ido experimentando modificaciones, hasta llegar al actual RSORCCVM que deroga todos los anteriores y regula de manera extensa el régimen jurídico de OFESAUTO en sus artículos 21 y 22 en consonancia con la previsión contenida en los artículos 26 a 29 de la LRCSCVM.

Sucede pues, que el artículo 21.1 RSORCCVM le califica como la oficina nacional de seguro empleando los siguientes términos: *“La Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (Ofesauto), que agrupa a todas las entidades aseguradoras autorizadas para operar en el ramo de responsabilidad civil de vehículos terrestres automóviles y al Consorcio de Compensación de Seguros, tendrá la consideración de oficina nacional de seguro a que se refiere la Directiva 72/166/CEE, del Consejo, de 24 de abril, ...”*.

Con fundamento en art. 26 de la LRCSCVM y el art. 22 de la RSORCCVM, se otorga a OFESAUTO las funciones y condición de organismo de indemnización ante el que los perjudicados que tengan su residencia habitual en España puede presentar la reclamación de indemnización ante los distintos casos previstos en el art. 27 de la Ley<sup>102</sup>. La responsabilidad de OFESAUTO, en su calidad de organismo de indemnización español, va a ser siempre subsidiaria, esto es, intervendrá cuando la entidad aseguradora no haya asumido las obligaciones que le corresponden (art. 27.4 LRCSCVM).

En palabras de Rives Seva<sup>103</sup>, cuando OFESAUTO satisfaga la indemnización podrá reclamar el importe pagado a la Oficina de Indemnización del Estado miembro, o la propia

---

<sup>101</sup> Rives Seva, J.M., “Capítulo III. El Juicio civil de tráfico”, *Responsabilidad civil derivada del hecho de la circulación de vehículos a motor*, 1ª ed., Las Rozas (Madrid), LA LEY, 2009, p. 106.

<sup>102</sup> Rives Seva, op.cit., p. 109 y ss.

<sup>103</sup> Rives Seva, op.cit., p. 116.

entidad aseguradora del vehículo que causa el accidente, por mor de las acciones de repetición, subrogación y reembolso.

#### **4.4. Relación causal y las causas de exoneración de la responsabilidad**

La relación causal ha sido estudiada en el primer Capítulo del presente trabajo, por lo que ahora simplemente destacaremos las particularidades existentes en el ámbito automovilístico. En los sistemas objetivos de responsabilidad el elemento causal sufre una mutación en cuanto al significado que tradicionalmente se ha dado a los sistemas subjetivos, en aquellos su ámbito material de aplicación viene configurado por los límites recogidos en una Ley especial donde la figura de la causa deja atrás la dimensión subjetiva, que se basaba en el presupuesto de la culpabilidad, y se centra en la dimensión material o física<sup>104</sup>. Es así que en el sistema que instituye la LRCSCVM, el nexo causal está definido por la concurrencia de los presupuestos materiales contemplados en la norma especial, surgiendo una triple dimensión:

- 1) Que un vehículo a motor cause un accidente, es decir, que el hecho dañoso se verifique dentro del ámbito material de la LRCSCVM, el cual instaura un sistema objetivo.
- 2) Que el accidente sea ocasionado con motivo de la circulación, esto es, que exista una relación de causalidad material entre el daño ocasionado y el accidente.
- 3) Que la persona reclamada sea quien provocó el accidente o tenga que responder por quien lo haya provocado.

El elemento causal legitima activamente al perjudicado y pasivamente al agente causante del daño.

En otro orden de cosas, como se adelantó al final del Capítulo I, una vez estudiados los distintos elementos configuradores de la responsabilidad civil en esta materia, quedarían por

---

<sup>104</sup> Reglero Campos, op. cit., *Tomo II- Parte Especial*, p. 115 y 116.

ver las causas de exoneración. El sistema objetivo de la responsabilidad civil derivada de la circulación es modulado por la existencia de varias causas de exoneración que imposibilitan la imputación del daño provocado por el sujeto responsable. Hay que distinguir cuando la responsabilidad sea por daños corporales o por daños en los bienes, en los primeros se mantiene las dos causas tradicionales siguientes:

- a) La culpa exclusiva del perjudicado (art. 1.1. párrafo segundo LRCSCVM).
- b) La fuerza mayor cuando concurren acontecimientos imprevisibles o previsibles, pero inevitables que eran ajenos a la conducción o funcionamiento del vehículo (art. 1.1. párrafo segundo LRCSCVM).

A estas dos causas habría que añadir la culpa de los menores de catorce años o persona con discapacidad privadas de culpa civil regulada en el art. 1.2 párrafo segundo LRCSCVM y un caso especial de reciente modificación que es la delimitación de la existencia de culpa en la conducta del sujeto perjudicado, que anteriormente se aplicaba la concurrencia de culpas. En el ámbito de los daños a los bienes, las causas de exoneración que resultan de aplicación son las propias del sistema de responsabilidad general del art. 1902 CC, a las que se suma la doctrina jurisprudencial en esta materia automovilística fundada en la conciliación con las normas generales de las obligaciones.

#### *4.4.1. La culpa exclusiva del perjudicado*

Una novedad importante que incorporó la LRCSCVM fue la sustitución del término «culpa o negligencia», que recogía la antigua LUCVM, por el de «conducta o negligencia», dando lugar un debate doctrinal donde se discutió si esa modificación suponía un endurecimiento del deber de diligencia que se exigía al perjudicado. La pretensión del legislador con esta variación terminológica era que se pudieran incluir a los inimputables en los siniestros como una causa de exoneración. En la actualidad, con la reforma operada por

la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, se ha vuelto a modificar el artículo 1, recogiendo de nuevo el término de «culpa exclusiva del perjudicado»<sup>105</sup>.

El actual término empleado en la LRCSCVM quizá no sea el más adecuado desde el punto de vista técnico, debido a que va a haber ocasiones en las que no coincida la figura de la víctima y de perjudicado en una misma persona. El concepto de «víctima» hace referencia a la persona que experimenta de una forma directa el daño originado en el siniestro vial como consecuencia de haber intervenido en el mismo. En el caso de que la persona no fallezca en el accidente, esto ocasionaría la coincidencia de la figura de la víctima y del perjudicado en una sola persona. En cambio, si llegase a fallecer los perjudicados serían personas diferentes del difunto/víctima<sup>106</sup>. El TS se ha pronunciado acerca de esta causa de exoneración, reconociendo que ha de ser interpretada restrictivamente porque con ella se persigue la indemnidad del perjudicado. De manera que, solo desaparece la obligación de indemnización cuando el comportamiento culposos de la víctima sea el único fundamento. Algunos autores han apuntado como requisito específico que el resultado dañoso se impute objetivamente a la víctima para poder exonerar al agente, es decir, que su actuación sea la única causante del daño.

Para que la culpa del perjudicado opere como causa de exoneración de la responsabilidad del conductor, según reiterada jurisprudencia del TS se exige la concurrencia los siguientes requisitos<sup>107</sup>:

- a) Que la única conducta culpable corresponda a la víctima, debiendo quedar probado que la causa única y exclusiva generadora de los daños es imputable a la culpa o negligencia de quien los ha sufrido, sin que medie por muy leve que sea culpa o

---

<sup>105</sup> Monterroso Casado, “Capítulo 1. La responsabilidad civil por accidentes de circulación”, op. cit., p. 48.

<sup>106</sup> Jiménez Moriano, “Capítulo 3. Criterios de imputación de la responsabilidad civil nacida de accidentes automovilísticos. Causas de exoneración. Responsabilidad del propietario no conductor. El deber de mitigar el daño por parte de la víctima”, op. cit., p. 128 y 129.

<sup>107</sup> Reglero Campos, op. cit., *Tomo II- Parte Especial*, p. 124-127/ Jiménez Moriano, op. cit. p. 132-134 / Reglero Campos, “Capítulo III. El sistema de responsabilidad civil de la LRCSCVM”, op. cit., *Accidentes de Circulación*, p. 384-388.

negligencia por el causante de los daños. Si interviene un tercero junto con la víctima, por escasa que sea su actuación culpable, hace que se enerve esta causa de exclusión de responsabilidad, salvo que la intervención se califique de fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo que veremos después. La carga de la prueba corresponde a la entidad aseguradora, estando obligada a acreditar que el conductor obró con la diligencia, atención y previsión exigidas según las circunstancias, el tiempo y el lugar donde se produjo el siniestro.

- b) La irreprochabilidad de la conducta de la persona a quien se reclama la indemnización. En este punto la jurisprudencia exige al conductor la más rigurosa pericia, que guarde la máxima cautela en la conducción, respete estrictamente las normas de tráfico circulando a una velocidad adecuada y que efectúe las maniobras necesarias, tales como las denominadas maniobras evasivas o de fortuna, para evitar el accidente o reducir los daños del impacto en función de las circunstancias concurrentes. Aquí la jurisprudencia aplica un criterio restrictivo, siendo normal que en lugar de la eximente de responsabilidad aplique la concurrencia de culpas.
- c) Que la conducta de la víctima sea imprevisible, es decir, cuando el peatón ha reaccionado de una forma que no era esperada por el conductor debido a que se ha puesto él mismo en riesgo, como por ejemplo cuando salta corriendo por medio de la autopista donde los vehículos van a una elevada velocidad y no es previsible que una persona esté en ese lugar cruzando los carriles o cuando un peatón va por el centro de la calzada en una carretera nacional, de noche, sin ningún tipo de señalización y en una zona de muchas curvas y escasa visibilidad.
- d) El término “culpa” se debe entender en un sentido técnico-jurídico, señalando incluso algún autor que es preferible emplear el término «conducta» al ser más amplio que implica una atenuación y dulcifica la responsabilidad objetiva.

#### *4.4.2. La fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo a motor*

En primer lugar, el art. 1.1. párrafo segundo LRCSCVM excluye de esta causa de exoneración los defectos del vehículo, la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos. La fuerza mayor según el sentido de la Ley concurre cuando el resultado es ocasionado por

la actividad de una tercera persona completamente ajena a la conducción del vehículo a motor causante del accidente, para ello se requiere que el hecho sea imprevisible, insuperable, catastrófico ni siquiera habitual y ajeno a la propia circulación<sup>108</sup>. Como dice Reglero Campos, por fuerza mayor se ha de considerar *“todo aquel suceso absolutamente imprevisible (desde un punto de vista subjetivo) o inevitable (desde una perspectiva objetiva) que guarda relación de causalidad externa respecto del específico ámbito material de riesgo”*.

Aquí no se produce una ruptura del nexo causal interno, bien porque no se verifica o porque es irrelevante como consecuencia de quedar en un segundo plano al provocar el nexo causal externo el accidente<sup>109</sup>. Los Tribunales han adoptado en escasas ocasiones esta causa de exoneración, interpretando de una manera amplia la expresión de «extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo». Los supuestos más comunes de fuerza mayor que encontramos son las catástrofes naturales, los tumultos, los actos de terrorismo y los hechos de tercero completamente ajenos a la circulación, en todos ellos el accidente es provocado por un factor que es absolutamente extraño a conducción.

#### *4.4.3. La culpa de los menores de catorce años y de personas con discapacidad que se encuentren privadas de culpa civil*

Tras la reforma operada por la Ley 35/2015, se incorpora una novedad relevante en la LRCSCVM al establecer en su art. 1.2 párrafo segundo un régimen privilegiado en torno a los supuestos de secuelas y lesiones temporales (sin que llegue a fallecer), provocados por la culpa exclusiva o concurrente de una víctima que no conduzca un vehículo y que cumpla el requisito de ser menor de catorce años o que padezca un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico que le prive de la capacidad de culpa civil. En ambos casos no se suprime ni reduce la indemnización, excluyéndose la acción de repetición contra los padres, tutores y demás personas físicas que respondan legalmente por ellas. Si cualquiera de los dos grupos de víctimas ha contribuido con dolo a producir el daño estas reglas no procederán, el legislador delimita la inimputabilidad a los dos grupos. El dictamen 3/2016 del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial recoge los requisitos anteriores, explicando que por víctima

---

<sup>108</sup> Jiménez Moriano, op. cit. p. 132-134.

<sup>109</sup> Reglero Campos, op. cit., *Accidentes de Circulación*, p. 394.

no conductora ha de entenderse cualquier peatón, pasajero o ciclista<sup>110</sup> (v.gr. si se atropella a un menor de 14 años que cruza la calzada, el conductor del vehículo que acomete contra el peatón es responsable del accidente. Si fuese mayor de esta edad, podría estimarse que hay culpa exclusiva de la víctima o concurrencia de culpas según los casos).

#### 4.4.4. La concurrencia de culpas

Por lo que respecta a este supuesto, tras la entrada en vigor de la Ley 35/2015 hay que distinguir dos posibles escenarios<sup>111</sup>:

- Por un lado, en los accidentes de tráfico acontecidos antes del 1 de enero de 2016, resulta de aplicación la regulación contenida en el derogado art. 1.1 párrafo cuarto de la LRCSCVM, cuyo tenor literal disponía: *“Si concurrieran la negligencia del conductor y la del perjudicado, se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes”*.
- Por otro lado, en los accidentes producidos tras la reforma operada por la citada Ley, se aplica el actual art. 1.2 de la LRCSCVM, el cual configura la reducción de un 75% como máximo en las indemnizaciones por muerte, secuelas o lesiones temporales cuando la víctima sea capaz de culpa civil y haya contribuido a la producción del daño atendiendo a la culpa concurrente. Especificándose que la víctima contribuirá en cualquier caso cuando no utilice el cinturón de seguridad, el casco u otros elementos de protección o utilice cualquiera de ellos de forma inadecuada, incumpliendo la legislación vigente en materia de tráfico.

Los criterios empleados para determinar la participación de la víctima en un siniestro se pueden resumir en cinco<sup>112</sup>:

---

<sup>110</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 144-145 / Monterroso Casado, op. cit., p. 46.

<sup>111</sup> Monterroso Casado, op. cit., p. 38.

<sup>112</sup> Jiménez Moriano, op. cit. p. 141-142.



- 1) El primer criterio lo encontramos en los requisitos generales exigidos en la responsabilidad civil extracontractual como puede ser la acción u omisión, entre otros.
- 2) Que la conducta concurrente sea idónea, independiente y autónoma para provocar dicho daño.
- 3) Que la víctima participe de forma activa u omisiva en la producción del daño.
- 4) Que concurran dos o más conductas en la creación del resultado dañoso.
- 5) Por último, que no exista una relación jurídica previa entre los sujetos intervinientes en el siniestro, es decir, entre la víctima y el agente dañoso.

Si se cumplen los criterios reflejados, se aplica el principio de concurrencia de culpas y la indemnización se calculará proporcionalmente en función de la participación de cada uno. Asimismo, este principio se encuentra reflejado en la columna de «Porcentaje de Reducción» de las Tablas del «Sistema de Valoración de Daños» (Tablas II, IV y V), que vamos a ver en el siguiente Capítulo.

## **5. SISTEMA DE VALORACIÓN DE DAÑOS Y PERJUICIOS CAUSADOS EN ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN. ESPECIAL REFERENCIA A LA REFORMA OPERADA POR LA LEY 35/2015**

El presente Capítulo se va a referir a unos de los elementos más complejos del sistema de responsabilidad civil, la valoración de los daños y perjuicios derivados de accidentes de circulación. Por exigencias de espacio y para no extendernos en exceso a la hora de estudiar esta materia, vamos a analizar los puntos que tienen mayor trascendencia en relación con los daños corporales, deteniéndonos cuando sea preciso en aspectos concretos y abordando la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, que supone la reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación y que resulta de especial trascendencia en nuestro sistema legislativo.

## 5.1. Consideraciones generales

La determinación de la cuantía de indemnización se realiza con base en los daños sufridos por la víctima, en función de las pruebas que aporte y de la relación causal entre el padecimiento sufrido y las conductas de los sujetos implicados. La exposición de motivos de la Ley 35/2015 indica que el nuevo baremo está inspirado y respeta el principio básico de la indemnización del daño corporal y su finalidad es “*conseguir la total indemnidad de los daños y perjuicios padecidos para situar a la víctima en una posición lo más parecida posible a la que tendría de no haberse producido el accidente*”. Como los bienes y derechos lesionados tienen un carácter personalísimo supone que su reparación tenga que obedecer tanto a criterios objetivos como a elementos que valoren otros parámetros que integren sistemas de valoración de daños psicofísicos<sup>113</sup>. De esta manera, el TC se ha encargado de establecer en su doctrina<sup>114</sup> los principios sobre los que se asienta la protección constitucional del derecho a la indemnización, concretándose en:

1. El daño sufrido implica una lesión de los derechos protegidos en el art. 15 CE y, por lo tanto, la reparación civil de los daños psicofísicos que se imputen a un tercero también tiene una dimensión constitucional.
2. Sería inconstitucional aquella norma que integre estos daños y no los indemnice debidamente, llegando a atentar contra la dignidad de la persona.
3. La CE protege la reparación civil tanto de daños psicofísicos como patrimoniales.
4. Si una norma niega o imposibilita la reparación del daño moral provocado por una conducta dolosa de un tercero, habría que considerarla inconstitucional.
5. No admite limitaciones cuantitativas aquella reparación de daños patrimoniales que se imputen de manera subjetiva a terceros.

---

<sup>113</sup> Reglero Campos, “Capítulo IV. El sistema valoración de daños de la LRCSCVM”, op. cit., *Accidentes de Circulación*, p. 429.

<sup>114</sup> STC 181/2000, de 29 de junio (ECLI:ES:TC:2000:181).

Para una mejor comprensión de lo anteriormente expuesto, vamos a ver las distintas clases de daños a tener en cuenta en el ámbito automovilístico, sin olvidar la clasificación ya vista en el Capítulo I.

## 5.2. Clases de daños

### 5.2.1. Daños patrimoniales: *daño emergente y lucro cesante*

Hay que recordar que los daños patrimoniales también se denominan daños materiales o económicos, son aquellos que el perjudicado sufre en su esfera patrimonial, la cual comprende un conjunto de bienes y derechos de esta naturaleza. El daño indemnizable, en lo relativo a la responsabilidad extracontractual, se divide a su vez en daño emergente y lucro cesante. El primero equivale al daño directo y efectivo sufrido el patrimonio del afectado, correspondiendo con los daños originados por el accidente vial y que la jurisprudencia les califica como la pérdida efectiva, padecida y conocida<sup>115</sup>. En los artículos 78 y 79 de la LRCSCVM se regula, respectivamente, el perjuicio patrimonial básico y los gastos específicos, admitidos como daño emergente en caso de muerte por accidente. En vista de estos artículos el perjudicado puede recibir los gastos razonables a causa del fallecimiento, desplazamiento, manutención, alojamiento, entre otros, sin necesidad de justificarlo. Asimismo, se le abonarán los gastos consistentes en el traslado del fallecido, entierro, funeral y la repatriación a su país de origen. Si hubiese lesiones temporales la LRCSCVM dedica sus artículos 141 y 142 a regularlo como veremos más adelante.

Por otra parte, el lucro cesante, como ya estudiamos, es aquella ganancia no obtenida o la pérdida de ingresos provocada por un hecho dañoso, que trasladado al ámbito automovilístico se regula en el artículo 80 de la LRCSCVM para los casos de fallecimiento, consistiendo en las pérdidas netas sufridas por las personas que dependen económicamente de la víctima, adquiriendo por este hecho la condición de perjudicados. Además, si hay lesiones temporales en el artículo 143 LRCSCVM determina en qué consistirán y el cálculo del lucro.

---

<sup>115</sup> Jiménez Moriano, “Capítulo 7. Sistema para la valoración de los daños causados en accidentes de circulación”, op. cit., p. 246.

### 5.2.2. Daños extrapatrimoniales

Los daños extrapatrimoniales repercuten a los bienes o derechos que no tienen naturaleza patrimonial y no pueden ser reparados o sustituidos en sentido estricto, adquiriendo la denominación de daño moral o personal. Su reparación no implica que haya una duplicidad de indemnizaciones, sino que se resarcen junto con los daños patrimoniales al depender un mismo hecho dañoso. Lo difícil en este caso es la forma de cuantificar este daño identificado en el impacto o padecimiento psíquico o espiritual en la persona del perjudicado por el accidente destinándose la reparación a intentar satisfacer su sufrimiento<sup>116</sup>.

### 5.2.3. Daño corporal

El daño corporal es un daño extrapatrimonial y personal que recae en la esfera del cuerpo de la persona perjudicada o en su integridad física o psíquica y es reparable en sí mismo debido a que implica una violación del derecho a la vida y a la integridad física y moral contemplados como hemos adelantado en el art. 15 CE y en su artículo 43 donde se protege el derecho a la salud.

En lo que concierne a la cuantificación de los daños y perjuicios a las personas ocasionados por el daño corporal derivados de hechos de la circulación el art. 1.4 de la LRCSCVM dispone se seguirán criterios del Título IV y dentro de los límites indemnizatorios fijados en su Anexo.

La LRCSCVM en su art. 32 señala que el sistema para la valoración de los daños y perjuicios tiene por objeto la valoración de todos los perjuicios causados a las personas debido al daño corporal producido por hechos de la circulación. Al mismo tiempo, el art. 34 dice que dan lugar a indemnización la muerte, las secuelas y las lesiones temporales. En cuanto a estos tres términos, la Ley solo se ocupa de dar un concepto de secuelas y lesiones temporales, siendo necesario acudir al art. 93.1, cuyo tenor literal dice: *“Son secuelas las deficiencias físicas, intelectuales, orgánicas y sensoriales 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*

---

<sup>116</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 249.

de este proceso tiene la consideración de secuela”. A su vez, el art. 134.1 define las lesiones temporales como *“las que sufre el lesionado desde el momento del accidente hasta el final de su proceso curativo o hasta la estabilización de la lesión y su conversión en secuela”*. Aquí cobra importancia el momento exacto en que el perjudicado tiene un informe médico de sus lesiones definitivas (en principio), pues será el que marque el final de las lesiones temporales y empiecen a considerarse secuelas para el cómputo del plazo de prescripción de las correspondientes acciones al iniciarse el *dies a quo*. No hay que olvidar, que la LRCSCVM en su art. 107 se refiere al perjuicio moral por pérdida de calidad de vida cuya indemnización tiene por objeto compensar este perjuicio sufrido por la víctima a consecuencia de las secuelas que le impidan o limiten su autonomía personal en el ejercicio de actividades cotidianas o específicas.

Para obtener una definición del término «muerte» hay que fijarse en el art. 9.2 del Real Decreto 1723/2012, de 28 de diciembre, por el que se regulan las actividades de obtención, utilización clínica y coordinación territorial de los órganos humanos destinados al trasplante y se establecen requisitos de calidad y seguridad, el cual indica que: *“la muerte del individuo podrá certificarse tras la confirmación del cese irreversible de las funciones circulatoria y respiratoria o del cese irreversible de las funciones encefálicas”*.

Otro aspecto que se incluye en el daño corporal es el perjuicio estético, su valoración se hace de forma separada del resto de secuelas sufridas por la víctima y en virtud del art. 101 de la LRCSCVM consiste en *“cualquier modificación que empeora la imagen de la persona. Es un perjuicio distinto del psicofísico que le sirve de sustrato y comprende tanto la dimensión estática como la dinámica”*. Es el que surge cuando finaliza el proceso de curación del lesionado y como peculiaridad, no se tiene en cuenta ni la edad ni el sexo de la persona para medir su intensidad. Tampoco se pondera su incidencia sobre las actividades realizadas por el lesionado, realizándose en sede del perjuicio particular en la pérdida de calidad de vida anteriormente referenciada (v.gr. una actriz que viva de su imagen)<sup>117</sup>.

---

<sup>117</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 253.

#### 5.2.4. Daño reflejo o por rebote

Por esta clase de daño se entiende aquel que surge del daño sufrido por otra persona, también adquieren la denominación de daño indirecto sin que implique la ruptura de la relación causal con el hecho dañoso, sino que hay dos tipos de perjudicados diferentes: por una parte, la persona que ha sido dañada de forma directa sufriendo los daños en sus bienes y/o derechos y, por otra parte, la persona que está relacionada con la anterior y se ha visto perjudicada en su esfera pecuniaria o en la moral o en ambas.

Siguiendo el art. 62.1 de la LRCSCVM existen cinco categorías completamente autónomas de perjudicados en caso de muerte: el cónyuge viudo, los ascendientes, los descendientes, los hermanos y los allegados. También cabe decir que, en relación con las lesiones, art. 110 contempla el perjuicio moral por pérdida de calidad de vida de familiares de grandes lesionados, compensando la sustancial alteración que supone el cuidado y atención continuados al familiar que ha perdido autonomía personal por causa del accidente de tráfico.

### 5.3. Formas de reparación del daño

La obligación de reparar el daño causado por el sujeto responsable se produce cuando concurren todos los presupuestos del art. 1902 CC. Nuestro ordenamiento jurídico, como otros de su entorno, permiten dos formas de reparación del daño: la reparación por su equivalente cantidad pecuniaria y la reparación específica o *in natura*. Como ayuda para precisar la medida de reparación que corresponda según el caso encontramos un criterio objetivo, en virtud del cual el resarcimiento se concreta en el valor de mercado del bien afectado y, en otro orden de cosas, un criterio subjetivo, donde la reparación adquiere el valor particular que representa el bien para la persona perjudicada. Este último se aplica con carácter general frente al otro que, por ende, es accesorio o excepcional<sup>118</sup>. Sin embargo, en el ámbito automovilístico la LRCSCVM se decanta por el criterio objetivo, observándose esta circunstancia en el art. 33.5 cuyo contenido señala que la “*objetivación en la valoración del*

---

<sup>118</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 256.

*daño supone que se indemniza conforme a las reglas y límites establecidos en el sistema, por lo que no pueden fijarse indemnizaciones por conceptos o importes distintos de los previstos en él”.*

Para la determinación de la valoración del daño corporal en la esfera de la responsabilidad civil derivada de accidentes de tráfico, el TS estableció en la Sentencia de 17 de abril de 2007<sup>119</sup>, en su FJ 6 que será el momento en que la persona perjudicada tenga el alta definitiva, así declara: *“el daño, es decir, las consecuencias del accidente, se determina en el momento en que éste se produce; este régimen jurídico afecta al número de puntos que debe atribuirse a la lesión padecida y a los criterios valorativos (edad, trabajo, circunstancias personales y familiares, incapacidad, beneficiarios en los casos de muerte, etc.), que serán los del momento del accidente. En consecuencia y por aplicación del principio de irretroactividad, cualquier modificación posterior del régimen legal aplicable al daño producido por el accidente resulta indiferente para el perjudicado”.* Debe señalarse en relación con el alta médica mencionada que, en virtud del art. 37.1 de la LRCSCVM, se hace necesario que el perjudicado tenga un informe médico ajustado a las reglas estipuladas en el sistema de valoración donde se determine y se mida la gravedad de las diferentes secuelas y lesiones temporales que haya sufrido y su tiempo de curación, siendo un requisito de transparencia y elemento indispensable para la correcta evaluación y vertebración de los daños y perjuicios<sup>120</sup>. Además, debe contener los aspectos vinculados con las consecuencias sociosanitarias (v.gr. asistencia sanitaria futura, prótesis, ayudas técnicas) para valorarlo en el importe total de la indemnización. El art. 37.2 regula que el lesionado desde el momento en que sufre los daños, tiene el deber de colaborar con los servicios médicos designados por cuenta de la entidad aseguradora del eventual responsable del accidente, para que le reconozcan y puedan seguir el curso evolutivo de sus lesiones. En caso de incumplimiento libera a la entidad aseguradora de la imposición de los intereses moratorios a los que se refiere la regla 8ª del artículo 20 de la LCS. El deber de colaboración es recíproco, es decir, se exige a los servicios médicos que proporcionen al lesionado y a la entidad aseguradora el informe médico definitivo. Así pues, a efectos del artículo 7.3.c) de la Ley, la oferta motivada carecerá de validez si no se adjunta este informe, salvo si ha sido entregado con anterioridad (art. 37.3 LRCSCVM).

---

<sup>119</sup> STS 4225/2007, de 17 de abril de 2007, FJ 6 (ECLI:ES:TS:2007:4225).

<sup>120</sup> Badillo Arias, J.A. y González Estévez, A.E., “Capítulo 1. Nuevo sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación”, *El nuevo baremo de daños. La Ley 35/2015, de 22 de noviembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación*, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi, 1ª ed., 2015, p. 42 y 43.

El momento clave para determinar la edad de la víctima y de los perjudicados, así como sus circunstancias personales, familiares y laborales, circunstancias todas ellas que sirven para valorar el daño, es la fecha en que se produce el accidente (art. 38 LRCSCVM). Asimismo, el cómputo de edades se realiza de fecha a fecha siguiendo las reglas que configura la Ley.

#### *5.3.1. Reparación en forma específica o in natura*

Esta forma de reparación también se puede denominar “en especie”, tiene por objeto volver a la situación existente antes de producirse el daño a través de la reparación del bien que se dañó o sustituyéndole por otro con las mismas características. Puede ocurrir que la persona perjudicada repare por sus propios medios el bien, sufragando él mismo los gastos que le suponga el restablecimiento a su normalidad y posteriormente solicite esa cantidad al responsable de producir los daños. Con este tipo de reparación se pretende que el perjudicado recupere los intereses que le fueron arrebatados al sufrir el siniestro, proporcionándole idénticas utilidades para el caso de no haberse producido el hecho dañoso.

No es todo tan sencillo como parece puesto que, en ocasiones, surge la imposibilidad de reproducir las mismas condiciones que había en el momento de originarse los daños, o que no sea suficiente el restablecimiento del daño por el tiempo que media entre que se produce y se resarce, o que suponga un elevado coste al perjudicado que no puede sufragar.

#### *5.3.2. Reparación pecuniaria o por equivalente*

Consiste en resarcir al perjudicado mediante la entrega de un determinado montante dinerario, debiendo ser equivalente, aunque no se exige su exactitud, al valor económico del daño sufrido en los supuestos de perjuicios patrimoniales. En cambio, si los perjuicios son extrapatrimoniales, el montante ha de ser acorde al daño soportado bastando con que la indemnización sea adecuada para un hombre medio, es así que cumple una función compensatoria. Esta reparación se puede llevar a cabo a través de la entrega de una suma de dinero al perjudicado en una sola vez o por medio de una renta periódica de forma temporal o vitalicia, así como una combinación de ambas formas.



### 5.3.3. *Compensación de lucros y daños*

Se suscita esta situación cuando junto al daño y derivado de él se produce una ventaja real y objetiva para el perjudicado, entonces se trata de determinar si en el cómputo de su indemnización por la vía de la responsabilidad civil entran o no otros ingresos como los beneficios o lucros que obtenga por medio de otra vía diferente como puede ser una prestación de la Seguridad Social. En el caso de que los daños tengan un origen común y mantengan un nexo causal la compensación provoca una minoración de la indemnización del perjudicado con el fin de que no se produzca un enriquecimiento injusto<sup>121</sup>.

### 5.3.4. *Principio de reparación íntegra del daño*

El resarcimiento del daño ha de orientarse a la realización del principio de reparación integral, denominado como *restitutio in integrum*, y su propósito es la consonancia entre el daño ocasionado y la reparación del mismo, para así intentar que quede en una situación que sea pareja o prácticamente pareja a la que se encontraba antes de producirse el accidente. Este principio se hace efectivo cuando la reparación comprende la totalidad del daño y no excede del daño realmente creado, en caso contrario supondría un empobrecimiento no justificado o un enriquecimiento injusto del perjudicado, respectivamente.

Una de las modificaciones principales que incorpora la Ley 35/2015 es que busca el resarcimiento de todo tipo de daños y perjuicios, garantizando la total indemnidad de los sufrimientos padecidos por una persona a causa de ser víctima en un accidente de circulación mediante el abono de sumas de dinero socialmente suficientes y razonables. Las indemnizaciones del sistema configurado en la LRCSCVM tienen en cuenta las circunstancias personales, familiares, sociales y económicas de la víctima. Este principio rige en las consecuencias patrimoniales, morales y extrapatrimoniales y pretende el respeto de la dignidad de los perjudicados<sup>122</sup>. Respecto a los perjuicios extrapatrimoniales aparecen

---

<sup>121</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 259 y 260.

<sup>122</sup> Monterroso Casado, “Capítulo 3. Valoración del daño corporal: baremos e indemnizaciones conforme a la Ley 35/2015, de 22 de septiembre”, op. cit., p. 122 y 123.

mayores dificultades para conseguir una reparación íntegra al recaer sobre bienes personales cuya valoración pecuniaria es más costosa en términos de poder calcularla adecuadamente.

#### **5.4. Valoración del daño corporal**

A continuación, procede estudiar la valoración del daño corporal regulado en el Capítulo II del Título IV de la LRCSCVM, que comprende tres secciones diferentes dedicadas a las indemnizaciones por causa de muerte, indemnizaciones por secuelas e indemnizaciones por lesiones temporales y que, según habíamos dicho, se corresponde con los tres términos indemnizatorios previstos en el art. 34.

Para la cuantificación de las indemnizaciones hay que acudir a las tablas establecidas en el Anexo de la Ley, correspondiendo la Tabla 1 en caso de muerte, la Tabla 2 para secuelas y la Tabla 3 para lesiones temporales. Cada una de ellas sigue una misma estructura, con sus correspondientes reglas y sistemas, y se refieren al «perjuicio personal básico» en las tablas 1.A, 2.A y 3.A, al «perjuicio personal particular» en las tablas 1.B, 2.B y 3.B y al «perjuicio patrimonial» en las tablas 1.C, 2.C y 3.C. La indemnización que resulte por lesiones temporales, con base al art. 134.2 LRCSCVM, es compatible con la que proceda por secuelas o por muerte. Dentro de cada sección vamos a estudiar, de forma muy breve, las subsecciones que las componen para no extender este trabajo a un número elevado de hojas y por este motivo pierda su finalidad práctica.

##### *5.4.1. Indemnizaciones por causa de muerte*

Su regulación se contiene en la Sección 1º del Capítulo II del Título IV y su reflejo se encuentra en los apartados de la Tabla 1 del Anexo. El nuevo sistema de valoración implantado con la Ley 35/2015 utiliza un criterio de triple tabla frente al sistema establecido en 1995 que utilizaba un criterio de doble tabla. En otro orden de cosas, las indemnizaciones por muerte se han incrementado tras la configuración de varias categorías de perjudicados y con el reconocimiento del lucro cesante en distintas tablas<sup>123</sup>. Así pues, esta sección se distingue en:

---

<sup>123</sup> Badillo Arias y González Estévez, op. cit., p. 56.

A) Perjuicio personal básico (Tabla 1. A)

Constituye uno de los tres ejes sobre los que se asienta el resarcimiento de los daños y perjuicios derivados de la muerte de una víctima en un accidente de tráfico. Se puede definir como el perjuicio común que sufre el cónyuge, los padres, los hijos o un allegado a raíz de producirse el fallecimiento de la víctima en un siniestro vial.

Los artículos 62 a 67 regulan las reglas sobre el perjuicio personal básico y, como ya se adelantó cuando vimos el daño reflejo o por rebote, la LRCSCVM ofrece cinco categorías de perjudicados. El art. 62.3 nos dice que tendrá la condición de perjudicado quien, de hecho y de forma continuada, lleve a cabo funciones que por incumplimiento no ejerce la persona que pertenece a una categoría en concreto o asume su posición. En lo que se refiere al daño moral, estos van a sufrir un perjuicio resarcible y en la misma cuantía, independientemente de si concurren con otra persona perteneciente a otra categoría o que esté integrada en su misma categoría. Además, se han ampliado los antiguos factores correctores del sistema de 1995, denominándose en la actualidad «perjuicios particulares», provocando dos efectos: una mejor individualización del daño y un incremento en las indemnizaciones del daño extrapatrimonial.

De la reforma destaca la introducción de la figura del allegado, que es aquella persona que haya convivido familiarmente con la víctima durante un periodo mínimo de cinco años y sea especialmente próxima a ella en parentesco o afinidad (art. 67 LRCSCVM).

B) Perjuicio personal particular (Tabla 1. B)

Son criterios específicos que facilitan una mejor reparación del daño moral de los perjudicados, adaptando la indemnización a la situación personal específica que sufre cada uno de ellos e incrementando la indemnización básica. Estos perjuicios particulares no son excluyentes entre sí y resultan acumulables en un mismo sujeto de concurrir varios en él<sup>124</sup>, salvo si se trata de un allegado donde solo es resarcible el perjuicio de su discapacidad física, intelectual y sensorial.

---

<sup>124</sup> Badillo Arias, J.A. y González Estévez, A.E., op. cit., p. 64.

En esta 2ª subsección comprendida por los artículos 68 a 77 se contempla el segundo eje del sistema de valoración, es decir, el perjuicio particular que, a su vez, se divide en distintos perjuicios: - discapacidad física, intelectual o sensorial del perjudicado; - por convivencia del perjudicado con la víctima; - del perjudicado único de su categoría; - del perjudicado familiar único; - por fallecimiento del progenitor único; - por fallecimiento de ambos progenitores en el mismo accidente; - por fallecimiento del hijo único; - por fallecimiento de víctima embarazada con pérdida de feto y - un perjuicio excepcional.

### C) Perjuicio patrimonial (Tabla 1. C)

Es el tercer y último eje del sistema de valoración, distingue entre daño emergente y lucro cesante a cuyo estudio me remito *supra*. Sus reglas se establecen en los artículos 78 a 92 de la LRCSCVM, y comprende tanto su proyección presente como futura. A través de este perjuicio el legislador pretende reunir los dos principios fundamentales del sistema valorativo, estos son: el principio reparación íntegra del daño y el principio de vertebración del daño integrados en el art. 33 LRCSCVM.

Los perjudicados que pueden ser indemnizados bajo este concepto son el cónyuge y los hijos menores de edad de la víctima de un accidente de tráfico y, además, se configura una presunción *iuris tantum* a favor de los hijos de hasta 30 años (art. 82 LRCSCVM). En el resto de los supuestos el perjudicado ha de acreditar su dependencia económica de la víctima.

#### *5.4.2. Indemnizaciones por secuelas*

Las secuelas constituyen el segundo daño corporal derivado de un accidente de tráfico, sus reglas se contienen en la Sección 2ª del Capítulo II del Título IV, reflejadas en los distintos apartados de la Tabla 2 del Anexo. En primer lugar, destacaremos la modificación producida con respecto al sistema de 1995 para referirse a este tipo de daños, en el apartado primero, punto 5 del derogado Anexo se utilizaba el término «lesiones permanentes, invalidantes o no».

Los perjudicados en esta sección son los lesionados que padecen las secuelas y, con carácter excepcional, los familiares de grandes lesionados, quienes tienen derecho a ser resarcidos por los gastos originados en el tratamiento médico y psicológico recibidos durante un máximo de seis meses por las alteraciones psíquicas que les hubiera podido crear el accidente. Siguiendo la misma línea que en caso de muerte de la víctima, aquí también hay un modelo de triple tabla:

A) Perjuicio personal básico (Tabla 2. A)

Se regula en los artículos 95 a 104. Resarce el perjuicio ordinario o común sufrido por cualquier persona que entre en el concepto de perjudicado indicado y se refiere al perjuicio fisiológico o psicofísico<sup>125</sup>. El baremo médico de la Tabla 2.A.1 integra el perjuicio psicofísico, orgánico y sensorial permanente, desarrollando una clasificación, medición y descripción. Su medición se hace mediante un porcentaje de menoscabo expresado en puntos, con un máximo de cien (art. 96.2 LRCSCVM).

Este baremo sustituye la Tabla IV del baremo anterior y se basa en tres pilares: 1) configura criterios organizativos y estructurales con base en criterios médicos; 2) los criterios internacionales de valoración sirven para adecuar las secuelas y 3) se refiere a las secuelas utilizando criterios de valoración acordes a nuevas técnicas de diagnóstico y tratamiento<sup>126</sup>. La Tabla 2.A.2. utiliza un baremo económico para determinar la indemnización de las secuelas en función de la edad del lesionado.

Respecto al perjuicio estético de las secuelas el legislador configura diferentes grados asignando una horquilla de puntuación a cada uno, apreciándose para ello: - el grado de visibilidad afectada; - la atracción de miradas de terceras personas a la zona afectada; - la reacción que provoque en los demás, emotiva o despectiva; - si puede llegar a provocar alguna alteración en las relaciones interpersonales del afectado (v.gr. posible rechazo o burla por la secuela que le haya quedado). Los grados se dividen en importantísimo, muy importante, importante, medio, moderado o ligero.

---

<sup>125</sup> Badillo Arias y González Estévez, op. cit., p. 82.

<sup>126</sup> Reglero Campos, op. cit., *Accidentes de Circulación*, p. 569.

Otra modificación es el reciente capítulo X, incorporado bajo la rúbrica de «Sistema cutáneo» al considerarse que las secuelas no solo conllevan un perjuicio estético, sino que también pueden conllevar un perjuicio fisiológico por ser la piel un órgano más de nuestro cuerpo.

#### B) Perjuicio personal particular (Tabla 2. B)

En esta Tabla se tienen en cuenta las circunstancias personales del lesionado que constituyen el segundo nivel de individualización del daño moral, sus reglas se establecen en los artículos 105 a 112 LRCSCVM. Con la modificación del sistema de valoración se produce un cambio en la terminología empleada en el anterior baremo, algunos de los actuales perjuicios previstos en la Tabla 2.B se recogían como factores de corrección para indemnizaciones básicas.

Los perjuicios que comprende esta Tabla son: 1) daños morales complementarios por perjuicio psicofísico, orgánico y sensorial (art. 105); 2) daños morales complementarios por perjuicio estético (art. 106); 3) perjuicio moral por pérdida de calidad de vida ocasionada por las secuelas (art. 107); 4) perjuicio moral por pérdida de calidad de vida de familiares de grandes lesionados (art. 110); 5) pérdida de feto a consecuencia del accidente (art. 111) y 6) perjuicio excepcional (art. 112). En los cuatro primeros se establece una horquilla indemnizatoria que dispone una cantidad mínima y una máxima expresada en euros, y tienen como parámetros para determinar el montante económico la importancia y el número de actividades que queden afectadas, así como la edad del lesionado (en los números 1 a 3) y, respecto al número 4, se tienen en cuenta la dedicación que tales cuidados o atención familiares requieran, la alteración que provoque en la vida del familiar y la edad del lesionado.

En la pérdida del feto se toma como referencia el número de semanas de gestación, diferenciando si es en las primeras doce semanas o a partir de ellas para indemnizar una cantidad fija. Por último, en el número 6 se indemniza con base a criterios de proporcionalidad con un límite del 25%.

### C) Perjuicio patrimonial por secuelas (Tabla 2. C)

Incluye tanto el daño emergente como el lucro cesante y sus reglas se disponen los artículos 113 a 133. La regulación anterior se criticó porque al regular la indemnización derivada de los gastos médicos, farmacéuticos y hospitalarios indicaba que se debían satisfacer aquellos necesarios hasta la sanación o consolidación de secuelas, por lo que las entidades aseguradoras aprovecharon esa disposición para no abonar los gastos generados tras la completa recuperación del lesionado. Este planteamiento originó que la jurisprudencia buscara las fisuras del sistema para dictar sentencias condenatorias contra las entidades aseguradoras. Actualmente, ese problema se ha eliminado con la nueva regulación y se satisfacen tanto gastos presentes como futuros a los lesionados con secuelas importantes. Algo similar ocurría con el lucro cesante, hasta que el TS en el año 2010 asentó que sería un factor de corrección más en la incapacidad permanente<sup>127</sup>.

Es así que, en nuestros días componen el daño emergente los siguientes gastos: 1) los gastos previsibles de asistencia futura (art. 113); 2) los gastos ocasionados por la necesidad de prótesis y ortesis (art. 115); 3) los gastos de rehabilitación domiciliaria y ambulatoria (art. 116); 4) los gastos por pérdida de autonomía personal grave y muy grave (art. 117, 118 y 119) y 5) los gastos que genere la ayuda a los que integran el número anterior (art. 121).

#### *5.4.3. Indemnizaciones por lesiones temporales*

Las indemnizaciones por lesiones temporales constituyen el tercer grupo de daños objeto de valoración del sistema, se regulan en la Sección 3ª del Capítulo II del Título IV en los artículos 134 a 143 y que se reflejan en los apartados de la Tabla 3 del Anexo. Su esquema sigue la misma estructura que el de la muerte y las secuelas, con la diferencia que el único perjudicado previsto en este caso es la víctima del accidente. De la misma forma que se produjo con la denominación de las secuelas, en relación con las lesiones temporales también hay otro cambio en el concepto indemnizatorio. La regulación de 1995 se refería a «incapacidades temporales», mientras que el sistema actual emplea el concepto de «lesiones temporales».

---

<sup>127</sup> Reglero Campos, op. cit., *Accidentes de Circulación*, p. 595-597.

Para empezar, debemos destacar la expresa referencia que hace el art. 135 a la indemnización por traumatismos menores de la columna vertebral cuyo fundamento se encuentra en la desconfianza de las compañías aseguradoras hacia el esguince cervical como lesión temporal, suponiendo una lesión que ocasiona más recursos de los debidos, existiendo estudios sólidos que han contrastado un elevado fraude por parte de los lesionados a la hora de reclamar por estas lesiones<sup>128</sup>. En este sentido el art. 135. 1 regula que *“los traumatismos cervicales menores que se diagnostican con base en la manifestación del lesionado sobre la existencia de dolor, y que no son susceptibles de verificación mediante pruebas médicas complementarias, se indemnizan como lesiones temporales”*, siguiendo los criterios de causalidad genérica de exclusión, cronológico, topográfico y de intensidad, siempre y cuando un informe médico concluyente acredite la existencia del traumatismo.

A) Perjuicio personal básico (Tabla 3. A)

Según el art. 136 LRCSCVM es el perjuicio común padecido desde la fecha del accidente hasta el final del proceso de curación o hasta que se estabiliza la lesión y termina convirtiéndose en secuela, sin tener en cuenta la intensidad del perjuicio ni su repercusión negativa en las actividades que pueda ejercer el lesionado, simplemente su duración. Es equivalente al término de «día no impeditivo» utilizado en el baremo derogado y se valora una cantidad de 30 euros al día.

B) Perjuicio personal particular (Tabla 3. B)

Sus reglas se establecen en los artículos 137 a 140 y está integrado por el perjuicio que ocasiona la pérdida de calidad de vida sufrida por la víctima al verse impedida o limitada en su autonomía o desarrollo personal y por las intervenciones quirúrgicas a las que se somete esta. La Ley gradúa el perjuicio por pérdida de calidad de vida en muy grave, grave y moderado, los cuales son excluyentes entre sí, se aplican de manera sucesiva y solo se puede asignar un grado a cada día. Una novedad más que observamos en el sistema de valoración es el perjuicio por intervenciones jurídicas mencionado que es resarcido en función de las características de la operación, complejidad técnica quirúrgica y tipo de anestesia<sup>129</sup>.

---

<sup>128</sup> Badillo Arias y González Estévez, op. cit., p. 119.

<sup>129</sup> Jiménez Moriano, op. cit., p. 278.



C) Perjuicio patrimonial (Tabla 3. C)

Resarce el daño patrimonial en el que hay que incluir, por un lado, el daño emergente que comprende tanto los gastos de asistencia sanitaria como diversos gastos resarcibles y, por otro lado, el lucro cesante.

De acuerdo con el art. 141 se resarcirán los gastos de asistencia sanitaria y el importe que resulte de las prótesis, órtesis, ayudas técnicas y productos de apoyo que sirvan a la autonomía personal del lesionado siempre que así lo hubiese prescrito facultativamente el médico encargado de su proceso curativo hasta el fin de este o hasta la conversión de la lesión en secuela. Se deberá justificar debidamente y basarse en razones médicas atendiendo a la lesión sufrida y sus circunstancias.

En lo que atañe a los gastos diversos resarcibles, incluidos en el nuevo sistema por la Ley 35/2015, según señala el art. 142 también se han de resarcir los gastos que provoque la lesión en el desarrollo de la vida ordinaria del lesionado prestando atención a sus circunstancias personales y familiares, entre los que se incluirán los aumentos de los costes de su movilidad, los desplazamientos de familiares para auxiliarle cuando su condición médica o situación personal lo exija y los que sean necesarios para que no queden desatendidos ni él ni sus familiares menores o especialmente vulnerables a los que este tiene a su cargo.

Para finalizar, el lucro cesante consistente en la pérdida o disminución temporal de ingresos netos procedentes del trabajo que realizase el lesionado en el supuesto de dedicarse únicamente a tareas del hogar, se hará una estimación del valor de esa actividad. Así pues, el valor de los ingresos señalados se acreditará con las cantidades recibidas en periodos análogos del año anterior al siniestro o haciendo una media de las cantidades que hubiese obtenido en los tres años anteriores, si resultase superior.

## 6. PREVISIONES DE FUTURO

Con el objeto de realizar la transposición de la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021 por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, el Consejo de Ministros ha aprobado el 7 de marzo del presente año el anteproyecto de Ley por el que se modifica el RDL 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro de la circulación de vehículos a motor<sup>130</sup>.

La Directiva (UE) 2021/2118 faculta a los Estados miembros de manera expresa para que extiendan voluntariamente la obligación de asegurar a otros vehículos que, a pesar de no reunir las características para ser considerados vehículos a motor, tienen una participación cada vez más creciente en la circulación, como es el caso de los VMP y otros vehículos motorizados<sup>131</sup>.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, el anteproyecto incluirá nuevas disposiciones de la Directiva y, además, incorporará ciertas mejoras en el sistema de valoración de daños personales originados por un siniestro vial para reformar y aumentar la protección de las víctimas. Asimismo, ampliará el concepto de «hecho de la circulación» resultando que la cobertura del seguro cubrirá a las víctimas que utilicen un vehículo con independencia del terrero por el que circulen y si se encuentra parado o en movimiento. Otra novedad que incorpora es la ampliación de las funciones del CCS, haciéndose cargo de indemnizar a las víctimas en el supuesto de estar la aseguradora (ya sea española o extranjera) en un procedimiento concursal o liquidación.

---

<sup>130</sup><https://www.iberley.es/noticias/aprobado-anteproyecto-ley-responsabilidad-civil-y-seguro-circulacion-vehiculos-motor-32272> (fecha de consulta 14 de mayo de 2023).

<sup>131</sup><https://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/referencias/Paginas/2023/refc20230307.aspx#circulacion> (fecha de consulta 14 de mayo de 2023).

En cuanto al sistema de valoración, introduce cambios que suponen una mejora tanto en el procedimiento como en la cuantía, los cuales agilizarán el procedimiento de pago a la víctima, buscando la consecución de un acuerdo rápido, justo, amistoso y extrajudicial atendiendo al principio de reparación íntegra, con el objetivo de evitar en lo posible la vía judicial, donde posibilita al perjudicado a acudir a un procedimiento de mediación en caso de disconformidad con la oferta o respuesta motivada de la asegurada. Por otro lado, se pretende una mejora de las indemnizaciones mediante una propuesta en la que se produzca una actualización automática en función del Índice de Precios de Consumo en lugar del Índice de Revalorización de las Pensiones que se emplea a día de hoy. En tercer lugar, configura reglas específicas en materia de indemnizaciones por causa de muerte, secuelas y lesiones temporales para clarificar conceptos e incrementar la cuantía a resarcir. Estas reglas implicarán una modificación de alguna de las Tablas del Anexo de la LRCSCVM.

Con el propósito de otorgar una mayor protección de las víctimas de accidentes de circulación recoge que gozarán de exención a efectos fiscales, de manera que las indemnizaciones que reciban los perjudicados por los daños sufridos a causa de un hecho de la circulación, incluso cuando sean satisfechas por el CCS, no tributarán por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF).

En otro orden de cosas, modificará la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras, para implementar una mejora de las facultades de control por quien supervisa la idoneidad de las personas al frente de las aseguradoras.

Para finalizar, merece la pena destacar la situación de aquellos vehículos que no entren en el concepto de vehículo a motor antes de entrar en vigor las previsiones de la futura Ley, estos contarán con un plazo de seis meses desde la publicación de la Ley en el BOE para suscribir un seguro obligatorio que cubra la responsabilidad civil derivada de su circulación y, durante este periodo transitorio, tendrán la consideración de vehículos a motor no asegurados en virtud del art. 11.

## 7. CONCLUSIONES

### CONCLUSIÓN PRIMERA

Una vez se han estudiado los aspectos generales de la responsabilidad civil en la primera parte del trabajo, se puede decir que estamos ante una institución bastante compleja en el mundo del Derecho, ha pasado por una serie de sistemas a lo largo de su evolución, empezando por un sistema de responsabilidad subjetiva basado en la idea principal de la culpa del sujeto hasta un sistema de responsabilidad objetiva en el que se exigen unos estándares de diligencia más elevados y se elimina la necesidad de probar la conducta culposa o negligente del autor de los daños, quien queda obligado por la simple causación de unos daños. En lo que concierne a la determinación de si estamos ante un hecho que genere responsabilidad civil contractual o extracontractual, apriorísticamente podemos pensar que es una cuestión que tiene una sencilla respuesta basándonos en los criterios de distinción existentes a nivel teórico, pero a la hora de la verdad cuando en la práctica se analiza el caso concreto pueden aparecer zonas fronterizas entre una y otra clase de responsabilidad, siendo aquí donde resultaría imprescindible, a mi parecer, que se fijasen unas bases doctrinales y jurisprudenciales más sólidas e infranqueables para distinguir estas clases y que ayudasen a ganar en seguridad jurídica.

### CONCLUSIÓN SEGUNDA

En el ámbito de la circulación de vehículos a motor el actual texto de la LRCSCVM contiene el doble régimen de responsabilidad, el primero, cuando una persona ha sufrido un hecho dañoso derivado de un siniestro vial el sistema de responsabilidad civil que se aplica es el objetivo o por riesgo atenuado al admitirse como causas de exoneración: la culpa exclusiva del perjudicado o la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, con las peculiaridades introducidas por la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, que se han señalado *supra* de los supuestos relativos a los menores de catorce años o persona con discapacidad privada de culpa civil y de la delimitación de la existencia de culpa en la conducta realizada por el sujeto perjudicado.

En lo que respecta a los daños en los bienes ocasionados en un accidente de tráfico, el art. 1.1. párrafo tercero mantiene el sistema de responsabilidad subjetiva o por culpa remitiéndose en este punto al art. 1902 y ss. del CC, pero atendiendo al principio jurisprudencial de inversión de la carga de la prueba que recae sobre el conductor responsable del daño exigiéndole que acredite haber actuado con plena diligencia en su conducción para poder quedar exonerado de su responsabilidad.

### **CONCLUSIÓN TERCERA**

La columna vertebral del ámbito de aplicación material de la LRCSCVM son los conceptos de vehículo a motor y hecho dañoso de la circulación, requiriéndose la concurrencia de ambos para que entre en funcionamiento todo el sistema de responsabilidad civil automovilística y, por ende, la cobertura del seguro obligatorio, con las ventajas que conlleva para los perjudicados por un accidente vial frente a las reglas generales del Derecho Común.

Las nociones de estos elementos configuradores se han ido restringiendo paulatinamente con el ánimo de adaptarse a la más reciente legislación en materia de tráfico y seguridad vial. Por una parte, se requiere que el vehículo pueda llegar a adquirir la correspondiente autorización administrativa en los términos del art. 66 de la LSV, en virtud del cual se exigirá la obtención previa del permiso de circulación para que se pueda producir la puesta en circulación de un vehículo, dicho permiso está destinado a la verificación del perfecto estado de funcionamiento y a la comprobación consistente en que sus características, equipos y demás componentes se ajustan a las prescripciones técnicas fijadas en el Reglamento General de Vehículos. Por otra parte, el hecho dañoso de la circulación ha de producirse en vías o terrenos de titularidad pública o privada que sean aptos para la circulación, así como aquellos que sin poseer tal aptitud sean usados por una colectividad indeterminada de usuarios.

## CONCLUSIÓN CUARTA

El Consorcio de Compensación de Seguros (CCS) es una pieza de vital trascendencia en el sistema de responsabilidad civil derivada de accidentes de circulación y como aludimos al abordar su explicación en el Capítulo 4 interviene principalmente como Organismo o Fondo de Garantía de las víctimas con el propósito de indemnizarlas ante la ausencia de un contrato de seguro suscrito por parte del propietario de un vehículo a motor culpable de los daños o cuando no hay autor conocido o bien el vehículo implicado ha sido sustraído. Además, tiene otra función destacable, actúa como asegurador directo de vehículos pertenecientes a los Entes públicos y de vehículos de titularidad privada cuando su entidad aseguradora no acepte la cobertura de seguro.

No obstante, considero que a pesar de su función protectora en la que ofrece cobertura en los supuestos señalados, se debería modificar la regulación prevista para el procedimiento de reclamación ante el CCS y así intentar que las personas afectadas por el hecho dañoso obtengan un resarcimiento económico directo y sin necesidad de soportar el largo y tedioso proceso de reclamaciones que se encuentran en la actualidad, con esto me refiero a varios casos de los que tengo conocimiento por mi profesión, entre ellos uno consistente en que una mujer sufrió un accidente de tráfico con daños materiales y debido a que el propietario del vehículo causante de los mismos no poseía un seguro obligatorio que cubriese la responsabilidad civil derivada de su circulación no podía dirigirse contra ningún asegurador, motivando que el hecho entrase en el ámbito de cobertura prestado por el CCS, donde esta persona para poder reparar su vehículo tuvo que abonar ella misma en el taller los costes del arreglo y después reclamárselos al CCS transcurriendo más de seis meses hasta que le ingresaron la cantidad correspondiente. Esta situación implica un gasto muy elevado que posiblemente muchas personas no puedan afrontar y se vean privadas de su vehículo, es por ello que si existiese una regulación enfocada en agilizar la indemnización de los perjudicados se podrían reducir las consecuencias negativas que les genera el hecho de estar involucrados en un siniestro vial.

## **CONCLUSIÓN QUINTA**

El sistema de valoración de daños y perjuicios de la LRCSCVM tras la reforma operada por la Ley 35/2015 tiene como propósito principal buscar una indemnización total que sitúe a la víctima en una posición lo más pareja posible a la que hubiese tenido para el caso de no haberse producido el hecho dañoso de la circulación, inspirándose para su consecución en los principios de reparación íntegra del daño y su reparación vertebrada.

En este sentido, la valoración de los daños corporales sigue un mismo esquema para la indemnización por causa de muerte, por secuelas y por lesiones temporales consistente en la distinción entre: perjuicio personal básico, perjuicio personal particular y perjuicio patrimonial. La cuantificación de estos conceptos se dispone en una serie de Tablas recogidas en el extenso Anexo de la LRCSCVM al que hemos hecho referencia en la parte final del trabajo, teniendo en cuenta para la reparación de los perjuicios personales o morales el sistema denominado de compensación de “consolación” que es idéntico para cualquier persona, complementado por una indemnización adicional si presentan perjuicios particulares.

## **CONCLUSIÓN SEXTA**

Esta conclusión, que no por ser la última quiere decir que resulte menos importante, hace alusión a la valoración de los daños materiales. Este tipo de daños derivados de accidentes de circulación no se han estudiado en el trabajo porque su cuantificación no presenta ninguna dificultad debido a que, con carácter general, se refieren a los propios daños sufridos por en los vehículos implicados, cuyo valor patrimonial se calcula mediante el peritaje llevado a cabo por personas técnicas especializadas en la materia según los criterios de mercado. Mayores inconvenientes puede presentar la valoración de las pérdidas de ganancias que sufran los conductores profesionales en su actividad empresarial o profesional (como pudiera ser un transportista autónomo o un taxista, entre otros) como consecuencia de la pérdida o la paralización de su vehículo habitual de trabajo por estar averiado, corriendo con la acreditación del lucro cesante el profesional.

Ante esta circunstancia, la jurisprudencia sostiene que no sería coherente que se le exigiera una prueba completa y rigurosa de su existencia puesto que comportaría una posibilidad casi inviable de reclamar por esta vía para tales sujetos, sino que ha de atenderse a las circunstancias concretas para poder cumplir con la idea de restablecer la situación anterior a la producción del hecho dañoso.



## 8. JURIPRUDENCIA

### 1) Tribunal de Justicia de la Unión Europea

- STJUE (Sala Tercera), de 4 de septiembre de 2014 (ECLI:EU:C:2014:2146).
- Auto del Tribunal de Justicia (Sala Séptima), de 11 de diciembre de 2019 (ECLI:EU:C:2019:1082).

### 2) Tribunal Constitucional

- STC 181/2000, de 29 de junio (ECLI:ES:TC:2000:181).

### 3) Tribunal Supremo

- STS 11 de marzo de 1988 (RJ 1988, 1961).
- STS 843/1994, de 27 de septiembre de 1994, FJ 4 (RJ 18095/1994).
- STS 14 de diciembre 1996 (RJ 1996, 8970).
- STS de 14 de diciembre de 1998 (RJ 1998/9432).
- STS de 29 de septiembre de 2005, FJ 3 (ES:TS:2005:5651).
- STS 4225/2007, de 17 de abril de 2007, FJ 6 (ECLI:ES:TS:2007:4225).
- STS 1135/2008, de 22 de diciembre de 2008, FJ 4 (RJ 7354/2008).
- STS 536/2012, de 10 de septiembre de 2012 (RJ 7647/2012).
- STS 674/2019, de 17 de diciembre (ROJ: 3983/2019).

#### 4) Audiencias Provinciales

- SAP de Murcia, de 16 de marzo de 1998 (AC 1998, 569).
- SAP de Murcia, de 16 de noviembre de 2002 (AC 2001/92678).
- SAP de Madrid, de 3 de septiembre de 2007 (AC 2007/346628).

## 9. LEGISLACIÓN

### 1) LEGISLACIÓN COMUNITARIA

- Directiva 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
- Segunda Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, 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
- Tercera Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.
- Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y por la que se modifican las Directivas 73/239/CEE y 88/357/CEE del Consejo (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles).
- Directiva 2005/14/CE Del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2005 por la que se modifican 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 relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.
- Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

- Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de noviembre de 2021 por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.
- Reglamento (UE) No 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

## 2) **NORMATIVA NACIONAL**

- Constitución Española.
- Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.
- Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor.
- 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 uso y circulación de vehículos de motor.
- Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.
- Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Ley Orgánica 5/2000, de 12 de enero, reguladora de la responsabilidad penal de los menores.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- 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.
- 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.

- 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.
- Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.
- Real Decreto 1723/2012, de 28 de diciembre, por el que se regulan las actividades de obtención, utilización clínica y coordinación territorial de los órganos humanos destinados al trasplante y se establecen requisitos de calidad y seguridad.
- 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.

## 10. BIBLIOGRAFÍA

- Badillo Arias, J.A. y González Estévez, A.E., *El nuevo baremo de daños. La Ley 35/2015, de 22 de noviembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación*, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi, 1ª ed., 2015.
- Baker, J.S. y Frickr, L.B., *Traffic accidents investigation manual*, Northwestern, Ed. Northwestern University traffic Institute, 1986 (traducido en Castellano por la D.G.T en 1970).
- De Dios de Dios, M.A., *Algunas cuestiones sobre responsabilidad civil automovilística: el concepto de “accidente o hecho de la circulación” y de “vehículos a motor” como principales presupuestos del sistema*, Noticias jurídicas, 2012.
- Díez-Picazo, L. y Gullón A., *Sistema de Derecho Civil, Vol. II*, Tecnos, Madrid, 1992.
- GAYO, *Instituciones*, Libro III.
- Jiménez Moriano, Ó., *Manual sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*, Bosch, Las Rozas (Madrid), 2023.
- Larenz, K., *Derecho de obligaciones*. Trad. Esp. y notas SANTOS BRIZ, Tomo I, Madrid, 1958.

- Lasarte Álvarez, C., *Derecho de obligaciones, principios de derecho civil II*, Marcial Pons, Madrid, 23ª ed., 2019.
- Monterroso Casado, E., *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación y valoración de daños a las personas conforme a la Ley 35/2015, de 22 de septiembre*, Centro de estudios financieros, Madrid, 3ª ed., 2018.
- Reglero Campos, *Lecciones de responsabilidad civil*, VV.AA, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2002.
- Reglero Campos, L.F. y Álvarez Lata, N., *Tratado de responsabilidad civil. Tomo I-Parte general*, L. Fernando Reglero Campos (Coord.), VV.AA, Thomson-Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 4ª ed., 1ª en la colección Nuevos Clásicos, 2008.
- Reglero Campos, L.F. y Álvarez Lata, N., *Tratado de responsabilidad civil. Tomo II-Parte especial*, L. Fernando Reglero Campos (Coord.), VV.AA., Thomson-Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 4ª ed., 1ª en la colección Nuevos Clásicos, 2008.
- Reglero Campos, L.F (actualizado por Badillo Arias, J.A.), *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, José Antonio Badillo Arias (Coord.), VV.AA., Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 8ª ed., 2018.
- Roca Trías, E., *Derecho de daños. Textos y materiales*, Tirant lo Blanch, Valencia, 8ª ed., 2020.
- Rives Seva, J.M., *Responsabilidad civil derivada del hecho de la circulación de vehículos a motor*, 1ª ed., Las Rozas (Madrid), LA LEY, 2009.

## 11. WEBGRAFÍA

- <https://dle.rae.es/acci%C3%B3n> (fecha de consulta 4 de marzo de 2023)
- <https://dle.rae.es/omisi%C3%B3n> (fecha de consulta 4 de marzo de 2023)

- <https://www.iberley.es/noticias/aprobado-anteproyecto-ley-responsabilidad-civil-y-seguro-circulacion-vehiculos-motor-32272> (fecha de consulta 14 de mayo de 2023).
- <https://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/referencias/Paginas/2023/refc20230307.aspx#circulacion> (fecha de consulta 14 de mayo de 2023).
- <https://www.unespa.es/quienes-somos/> (fecha de consulta 23 de abril de 2023).

## 12. REVISTAS Y OTROS ARTÍCULOS

- Pantaleón Prieto, F., *Comentario al artículo 1902 CC*, en *Comentario del Código Civil*, Tomo II, Ministerio de Justicia, Secretaría General Técnica, Centro de Publicaciones, Madrid, 1993, p. 1986.
- Roca Trías, E., *El riesgo como criterio de imputación subjetiva del daño en la jurisprudencia del Tribunal Supremo español*. Indret, revista para el análisis del derecho, Barcelona, Octubre 2009. [http://www.indret.com/pdf/688\\_es.pdf](http://www.indret.com/pdf/688_es.pdf).