



---

**Universidad de Valladolid**

**Facultad de Derecho**

**Grado en Derecho**

**Los daños consecuencia de la  
circulación de vehículos a  
motor y su indemnización**

Presentado por:

***Ernesto Mateos Alonso***

Tutelado por:

***Fernando Crespo Allué***

*Valladolid, 18 de Junio de 2019*

## **AGRADECIMEINTOS**

*“El esfuerzo tiene su recompensa”*, siempre me decía un allegado, al que deseo dedicar con todo el cariño que es posible este trabajo fin de grado, porque representa el esfuerzo, la dedicación y la pasión por una temática tan importante, como necesaria para la resolución de conflictos. A ti, que me has transmitido estos valores, y que no dudo en poner en funcionamiento siempre que es necesario.

Especial mención a mi tutor y director del proyecto, Fernando Crespo Allué, porque, gracias a tu ayuda y buenos consejos, he logrado, finalmente, completar una formación excelente de la que no puedo sino hablar elogios.

¡Gracias a tod@s!

# ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>I</b>
<b>PALABRAS CLAVE .....</b>	<b>I</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>II</b>
<b>KEY WORDS .....</b>	<b>II</b>
<b>1. CAPÍTULO 1 – INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
1.1. PRESENTACIÓN.....	1
1.2. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA A DESAROLLAR .....	2
1.3. OBJETIVOS .....	3
1.4. ESTADO DE LA CUESTIÓN.....	4
1.4.1. Antecedentes históricos.....	5
1.4.2. Panorámica de la cuestión y bases conceptuales .....	10
<b>2. CAPÍTULO 2 – PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....</b>	<b>15</b>
2.1. EL DAÑO .....	15
2.1.1. Concepto de daño .....	15
2.1.2. Clases de daños.....	18
2.2. LOS SISTEMAS DE ATRIBUCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD.....	21
2.2.1. Sistema de responsabilidad civil subjetiva o por culpa .....	21
2.2.2. Sistema de responsabilidad civil objetiva o por riesgo.....	22
2.3. LA RELACIÓN DE CAUSALIDAD.....	23

2.3.1. Concepto .....	23
2.3.2. Interpretación jurisprudencial de la relación de causalidad .....	24
2.4. REPARACIÓN DEL DAÑO .....	26
2.4.1. Concepto .....	26
2.4.2. Vías de reparación.....	27
2.4.3. Formas de reparación.....	30
2.5. PREVENCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD: EL SEGURO.....	32
2.5.1. Los elementos personales del contrato de seguro .....	37
2.5.2. El riesgo.....	38
2.5.3. El deber de declaración del riesgo.....	39
2.5.4. El interés asegurado.....	42
2.5.5. La prima.....	43
<b>3. CAPÍTULO 3 – DESARROLLO DEL TRABAJO .....</b>	<b>44</b>
3.1. RÉGIMEN ESPECIAL DE LOS DAÑOS DERIVADOS DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS A MOTOR .....	44
3.2. RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL USO Y CIRCULACION DE VEHÍCULOS A MOTOR .....	46
3.2.1. Uso y circulación.....	47
3.2.2. Vehículos a motor.....	50
3.3. RESPONSABILIDAD CIVIL .....	50
3.3.1. Situación que hacen surgir esta responsabilidad e imputación ....	51

3.3.2. Aseguramiento de responsabilidad civil por el uso de vehículos a motor	57
3.3.3. Cobertura de las modalidades de seguro .....	58
3.4. DAÑOS: VALORACIÓN Y REPARACIÓN .....	66
3.4.1. Principios generales .....	66
3.4.2. Valoración de los daños .....	67
3.5. RECLAMACIÓN DE DAÑOS .....	73
3.5.1. Procedimientos .....	73
<b>4. CAPÍTULO 4 – CONCLUSIONES .....</b>	<b>79</b>
<b>5. CAPÍTULO 5 – BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>81</b>
5.1. TRABAJOS CITADOS .....	81
5.2. ARTICULOS Y REVISTAS.....	81
5.3. OTRAS CONSULTAS .....	82
5.4. SENTENCIAS .....	83



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



### RESUMEN EJECUTIVO

Todo daño tiene que poder ser reparado en la medida de lo posible y en su defecto proceder a la indemnización pertinente, en consecuencia, ante la producción de un daño a un tercero, habrá un responsable. En el caso específico de daños producidos consecuencia de la circulación de vehículos a motor se aplica este mismo principio.

Sin embargo, en la práctica no es un proceso sencillo, es más bien un conjunto de trámites legales que deben estar perfectamente estructurados y cuya complejidad aumentará o disminuirá en función del evento lesivo acaecido.

Este proceso estructurado pasará necesariamente por la vía penal y en su caso por la vía civil, atendiendo a las circunstancias del caso concreto. Precisamente porque la persona que sufre el hecho pernicioso, buscará la responsabilidad del agente productor del daño para resarcir los perjuicios causados en su persona o en su patrimonio.

El instrumento diseñado para que las personas que sufren un daño puedan ser reintegradas a la situación anterior a la producción de ese evento nocivo es el seguro, que deberá ser contratado por todo propietario de un vehículo para poder circular legalmente. Se deberá contratar un seguro con una cobertura del eventual riesgo que se pueda ocasionar por la conducción del vehículo a motor, el cual no deja de ser obligatorio, pero a su vez, necesario y beneficioso para la persona causante del daño, ya sea conductor y/o propietario del vehículo.

### PALABRAS CLAVE

Derecho de civil, derecho penal derecho de daños, Código Civil, Código Penal responsabilidad, indemnización, evento dañoso, vehículo, circulación, culpa, culpabilidad, reparación, objetivo, subjetivo.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



### **ABSTRACT**

All damage must be able to be repaired as far as possible and failing to proceed with the relevant compensation, consequently, in the case of the production of damage to a third party, there will be a responsible party. In the specific case of damage resulting from the circulation of motor vehicles the same principle applies.

However, in practice it is not a simple process, it is rather a set of legal procedures that must be perfectly structured and whose complexity will increase or decrease depending on the event that has occurred.

This structured process will necessarily go through criminal proceedings and, if appropriate, through civil proceedings, depending on the circumstances of the specific case. Precisely because the person who suffers the pernicious fact, will seek the responsibility of the agent producing the damage to compensate the damages caused in his person or in his patrimony.

The instrument designed so that people who suffer damage can be reintegrated into the situation prior to the production of that harmful event is insurance, which must be contracted by all vehicle owners in order to legally circulate. Insurance should be contracted with a coverage of the eventual risk that can be caused by the driving of the motor vehicle, which is still mandatory, but in turn, necessary and beneficial for the person causing the damage, whether driver and / or owner of the vehicle.

### **KEY WORDS**

Civil law, criminal law right of damages, Civil Code, Penal Code responsibility, compensation, damage event, vehicle, circulation, guilt, culpability, repair, objective, subjective.



## **1. CAPÍTULO 1 – INTRODUCCIÓN**

### **1.1. PRESENTACIÓN**

Hoy en día la sociedad evoluciona a pasos agigantados y ello es consecuencia de varios factores. Pero tal vez el factor más relevante sean los desarrollos de las infraestructuras del transporte y las comunicaciones. Comprensiblemente, esto implica desplazamientos masivos de personas, mercancías, etc., de unos lugares a otros, e indudablemente, los medios de transporte más utilizados son los vehículos a motor.

Si nos centramos en el medio de transporte terrestre, el coche particular tal vez sea el medio más frecuente de desplazamiento de personas, e indudablemente, eso conlleva, por ejemplo, la masificación de las infraestructuras. Es obvio y comprensible, consecuencia de lo anterior, un incremento de los accidentes. Aquí es donde entran en juego la dinámica de las responsabilidades civiles resultado de los accidentes acaecidos durante un desplazamiento.

Sea pues que el ordenamiento jurídico debe pronunciarse y crear un marco jurídico que ampare el conjunto de situaciones que convergen en el daño que ha causado el accidente. Y esto, precisamente, es lo que se procurará analizar en el presente estudio. Es innegable que la sociedad deba tener un marco de referencia factible y viable para poder efectuar las reclamaciones pertinentes, detectando y estableciendo la autoría de los daños causados por este tipo de accidentes y así poder resarcirlos de la manera más oportuna y correcta al caso. Es una realidad que las personas que han sufrido, que han sido víctimas de un accidente, ya sea por su propia causa, o por causa de un tercero, intenten buscar auxilio en el ordenamiento para reparar su daño en la medida de lo posible, bien restableciendo su situación al momento anterior del evento dañino, o bien, resarciendo su situación con la correspondiente indemnización pecuniaria.





## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Es objeto de este estudio, por consiguiente, poner de manifiesto la relevancia de esta temática, que es, cuanto menos, compleja y causa de controversia entre damnificado y autor, pues cada uno buscará su propio interés y llegado el caso, la transferencia de la responsabilidad. Una circunstancia en la que no solo estos actores entran en juego, también terceros como aseguradoras o testigos.

### 1.2. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA A DESAROLLAR

Lo que realmente debe aportar un ordenamiento a sus conciudadanos es seguridad, un marco jurídico que les permita actuar conforme a unos procedimientos reglamentarios previamente definidos y aceptados como tales. En el caso objeto de estudio, los daños causados en los accidentes en los que se involucran vehículos a motor, son circunstancias sociales, que se producen frecuentemente y de ahí que las consecuencias derivadas, el conjunto de causas que convergen, puedan ser investigadas para llevar a cabo el proceso legal que corresponda. Es un tema recurrente bien comentado en el ámbito del derecho civil, sírvase de ejemplo la expresión que implica una indemnización: *“la obligación de indemnizar existe porque la víctima de la acción u omisión ha sufrido un daño, ya sea éste material, ya sea moral”*.<sup>1</sup>

Y es más, la seguridad y confianza del conciudadano se verá intensamente condicionada por el tipo de daño causado; se hace, por consiguiente, esencial la definición de este sistema de indemnizaciones que otorgue garantías y cauces legales para la consecución de intereses, en este caso, la reparación o indemnización del daño causado. En la jurisprudencia del Tribunal Constitucional<sup>2</sup> se delimita lo que es la obligación de indemnización. Por su parte, el Tribunal Supremo<sup>3</sup> delimita esta obligación de indemnización.

<sup>1</sup> Roca Trías, M.E. (1998). *Derecho de Daños: textos y materiales*. Valencia: Tirant lo Blanch. Pág 123

<sup>2</sup> STC de 11 de Mayo de 2006

<sup>3</sup> STS-13 septiembre de 2012



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Para un ciudadano, no es lo mismo un daño irrisorio en su vehículo particular, que implicaría un procedimiento sencillo y seguramente breve, que la muerte de una acompañante consecuencia de una colisión, lo cual implicaría un procedimiento complejo donde se podía llegar, dado el caso, a depurar responsabilidades penales y/o civiles.

Realmente a lo que se quiere llegar con este conjunto de aproximaciones es a la imperante necesidad de un sistema establecido de resarcimiento de daños, indiferentemente de la naturaleza de que se traten los mismos. Un sistema de responsabilidad verdaderamente importante para la víctima de los daños, la cual requiere de un amparo propicio, y de ahí la justificación tan exhaustiva y necesaria del tema abordado en este estudio.

### 1.3. OBJETIVOS

El estudio aborda “*los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización*” y se enfoca desde una perspectiva pragmática y realista, comenzando desde un ámbito teórico general y aplicando la información a diferentes situaciones que podrían acaecer en la vida real de un ciudadano. Por este motivo, este estudio persigue los siguientes objetivos:

- Desde el punto de vista teórico, se pretende una definición exhaustiva de los daños, desde su origen, su evolución a lo largo de la historia, cuándo surgen, cómo surgen y por qué surgen. Todos estos aspectos requieren respuesta, porque es el marco conceptual para explicar los daños producidos por vehículos a motor, los diferentes tipos, los actores involucrados y la consecuencia más inmediata que es la indemnización (sin perjuicio de otro tipo de responsabilidades que no son objeto de este estudio).



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



- Una vez realizado el estudio e investigación del origen, evolución y tratamiento del daño, se llevará a cabo un examen sobre la forma de actuar y proceder en cuanto a la reparación del daño causado por los vehículos a motor, haciendo referencia a supuestos prácticos considerados y jurisprudencia ya existente sobre casos reales.
- A continuación, reflexionar y estudiar todo el proceso, desde que se produce el daño hasta que se repara o indemniza, en su caso. Para ello, se ilustrará el proceso, ya sea judicial o extrajudicial, por el que se lleva a cabo esa citada reparación o indemnización. Se mostrará la normativa aplicable a casos explícitos, analizando la normativa y jurisprudencia.
- Seguidamente, se analizará la situación actual de las indemnizaciones de tales daños, ver cuál ha sido su evolución en nuestro ordenamiento jurídico y cómo se lleva a cabo en la actualidad, evaluando el sentido o la tendencia de la jurisprudencia en la época actual.
- Finalmente, se abordará el derecho comparado con países cercanos, para resaltar similitudes y diferencias, lo que dará pie a la extracción de conclusiones y pautas de acción

### 1.4. ESTADO DE LA CUESTIÓN

En este epígrafe se abordará la evolución del tema objeto de estudio, desde que históricamente se encuentran reseñas en referencia a los daños, la responsabilidad que conlleva para el agente causante y su reparación.

El apartado se abordará desde una perspectiva de análisis, procurando evaluar los hitos importantes acaecidos en este ámbito. Se valorará el estado actual de esta disciplina y se plantearán las líneas futuras que podrían asentar nueva jurisprudencia al respecto. Para ello, se analizará la evolución de dicha disciplina desde el origen de nuestro sistema democrático hasta fechas recientes.



### **1.4.1. Antecedentes históricos**

El sistema de responsabilidad civil no es estático. Evoluciona con el paso de los siglos, condicionado por los desarrollos, las tendencias, el avance social y, muy posiblemente, por la desgarradora crueldad de muchos acontecimientos acaecidos a lo largo del tiempo que no han encontrado una “justicia” digna a la que ampararse; sea entonces, que, la sociedad concienciada y reivindicativa ayuda a la evolución del sistema.

Posiblemente el origen se encuentre en el Derecho Romano. En la época de este Imperio, las obligaciones existían; éstas hallaban su origen en cuatro modalidades: los contratos, cuasi contratos, los delitos y los cuasi delitos. Y en el marco de estas modalidades, aparece la famosa y popular *Ley Aquilia*, la cual regula el *damnum iniuria datum*, que en castellano significa *daño injustamente causado*, y viene a expresar que se deriva responsabilidad por el daño que es causado a “algo” propiedad de otra persona. <sup>4</sup>

La ley hace una distinción clara entre esclavos y animales; después el resto de personas de la sociedad y de las cosas de las que son propietarias. Indica pues una desigualdad palpable, al considerar a los esclavos como escala social que poco o nada vale, menos, incluso que las cosas propiedad de otros estamentos sociales. <sup>5</sup>

Lo relevante de la ley Aquilia es que establece distintos criterios para cuantificar el daño, primeras referencias que se consideran relevantes para comprender las circunstancias del daño y su graduación actual. Posteriormente, se unifican esos criterios con el propósito de cuantificar el perjuicio patrimonial causado para así poder indemnizar ese daño.

---

<sup>4</sup> Roca Trías, M.E. Op. Cit. Pág 19

<sup>5</sup> López y García de la Serrana, J. (2007). *Manual de valoración del daño corporal*. Pamplona: Aranzadi. Pág 18



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Se puede decir que el delito de daños en la época Romana consiste en el perjuicio que se causa al patrimonio de una persona como consecuencia de una acción que se realiza *iniura* (ilícitamente). Esta consideración de ilicitud puede dividirse en dos aspectos:<sup>6</sup>

- **Aspecto de la antijuricidad:** la acción es antijurídica, una acción realizada contra *ius/Derecho de una persona* entendido en un sentido muy amplio hoy en día. Sin embargo, en Roma se entendía respecto de la propiedad de la persona.
- **Aspecto *non iure*, sin tener derecho a hacerlo:** aquí se intenta delimitar el por qué se debe responder ante un acto antijurídico, lo cual se explica porque se ha incurrido en una culpa en sentido amplio, por el hecho de haber actuado intencionadamente o con negligencia dolosa; es decir, la culpabilidad implica dolo o negligencia.

La Ley Aquilia exigía una relación de causalidad entre el acto que realiza el autor del daño y el resultado dañoso, siendo considerada una relación de causalidad inmediata, esto es, el daño tenía que haber sido causado *corpore corpori*, es decir, con el cuerpo al cuerpo.

Con el paso del tiempo, los romanos se dieron cuenta de que se debía de responder también cuando la relación de causalidad era mediata o indirecta, pero adecuada para producir el daño causado. Se dice entonces que la responsabilidad se extendió. Como ejemplo, cabe decir que, en la obra jurídica *Digesto* publicada por el emperador bizantino Justiniano I, se pueden llegar a encontrar textos en los que se ven ejemplos de personas que tuvieron que responder por los daños causados a un vecino cuando un montón de material orgánico de su propiedad se había prendido.

---

<sup>6</sup> Roca Trías, M.E. Op. Cit. Pág 20



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Esta acción de daños fue calificada, en los distintos momentos del proceso del derecho romano, de formas diversas:

- En sus orígenes fue una acción penal.
- Posteriormente pasó a ser una acción resarcitoria.
- Por último, en la época Justiniana y clásica, fue calificada como una acción de carácter mixto, tal vez más acertada y adecuada en el marco del derecho del momento, con justificación coherente y en amparo del afectado por el daño. Así pues, uno de los motivos que prevaleció para clasificarla como mixta fue el que, si se consideraba como acción penal, en el supuesto de que el autor falleciese, la legitimación pasiva no pasaba a sus herederos; por lo tanto, la víctima o perjudicado por el daño causado quedaba desamparada.

Así, la jurisprudencia fue abriendo progresivamente los daños que amparaba la ley, pasando de un criterio pura y estrictamente objetivo, hasta admitir criterios subjetivos, los cuales valoran y tienen en cuenta el aprecio o interés que la víctima tiene sobre la “cosa” dañada.

Siglos después se encuentra un nuevo hito relevante para este análisis propicio y propulsor de cambios importantes en el sistema de evaluación del daño y su reparación. En Francia se estableció la reparación de todo el daño causado por culpa o negligencia, pensamiento originario de los reputados juristas Domat y Pothier<sup>7</sup>, los cuales ejercieron la suficiente presión e influencia como para inculcar su pensamiento en los redactores del Code Civil Francés (primera década del siglo XIX). Dicho pensamiento sentó las bases definitivas para diferenciar la responsabilidad civil contractual, definiéndola como inejecución de las obligaciones. Por su parte, la responsabilidad que derivaba de los delitos

---

<sup>7</sup> Roca Trías, M.E. Op. Cit. Pág 21



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



y cuasi delitos, se trató a partir de entonces como responsabilidad extracontractual.

El Code Civil, una vez diferenciadas estas modalidades de responsabilidad, se ocupó de la culpa, tratando de diferenciarla en dolosa, lata, leve y levísima, haciendo así depender la valoración del daño y su reparación de esa modalidad de culpa que había intervenido en el hecho dañoso. Los avances estaban siendo notorios en Francia, ya que el Code Civil no solo impondría el análisis del daño para declarar el resarcimiento, sino también exigía la evaluación de la culpa, el dolo o la negligencia del autor.

A pesar de ser la misma época, en Alemania las cosas eran bien distintas. El pensamiento de la escuela germánica tenía una orientación claramente objetivista, es decir, prevalecía el daño sobre la culpa, o lo que es lo mismo, el evento dañoso sobre la intención. Solo era cuestión de encontrar un nexo causal. Y esta, precisamente, fue la concepción que influyó en la redacción del Código Civil Alemán, alejándose así de la visión francesa y su sofisticación al considerar más nexos en el compendio del hecho.

Si bien Alemania se alejó de la concepción francesa, no ocurrió así en España, ya que, en el año 1889, en la redacción del Código Civil Español, se nota una importante influencia del pensamiento francés de esas décadas anteriores y del pensamiento e ideas de Domat y Pothier. Este Código Civil Español es una clara aplicación del pensamiento de la libertad individual en la concepción del sistema liberal, del cual es consecuencia directa el principio de responsabilidad.

Así las cosas, la evolución es vertiginosa a partir del siglo XX. La revolución tecnológica e industrial se masifica, la ciencia avanza alzando nuevos y sofisticados modelos científicos que implican un desarrollo potente de los diferentes países y territorios. La economía crece a pasos agigantados. Este conglomerado de acontecimientos incentiva el surgimiento de actividades nuevas e innovadoras que complementan el desarrollo, pero que, no obstante,



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



no están exentas de riesgos y/o accidentes por acciones peligrosas, insalubres, etc. Es una época en la que las grandes fábricas producen activamente, grandes máquinas que generan riesgos y, en buena parte de las ocasiones, daños a los operarios y contaminación masiva al medio ambiente. Surge, por lo tanto, en esta época y con tales circunstancias, el interrogante de... **¿Quién debe responder de esos accidentes y daños?**

El sistema que acogía el Código Civil Español<sup>8</sup> en ese momento, y como bien se ha dicho anteriormente, era un sistema basado en la culpa, en la responsabilidad, diferenciando la contractual de extracontractual. Era, pues, una *conditio sine qua non*, es decir, para que un agente tenga culpa debe haber incumplido una obligación o bien, haber producido un daño. Un sistema que generaba controvertidas y complejas situaciones y en las que era muy difícil hallar respuestas. Por ejemplo, en el supuesto en el cual una máquina de una fábrica genere un daño a una persona, se crea un problema de difícil respuesta en este sistema, pues no se sabe quién debe responder por esos daños y cómo lo debe hacer.

Para afrontar este tipo de situaciones, surgió la teoría de la responsabilidad objetiva, responsabilidad sin culpa. Tomando como base esta teoría, el daño producido por esa hipotética máquina del ejemplo no se atribuye a ningún agente productor del mismo, sino que la responsabilidad se socializa, se incluye a sujetos identificados; no interviene la culpa de los individuos, si no que las actividades que realizan generan un riesgo que puede ocasionar unos daños. De ahí que los sistemas de responsabilidad civil que tratan los métodos para resarcir el daño injusto no deben tener como base exclusiva y excluyente la culpa; deben poder usar otros criterios complementarios para llegar a un estado de mayor justicia. Sin embargo, en el fondo, el fin que persigue la responsabilidad es el resarcimiento de los daños que alguien sufre, los afectados deben sentir reparado de manera justa su el daño sufrido.

---

<sup>8</sup> Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.





## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Atendiendo a los diversos criterios mencionados, y como conclusión de esta evolución en la responsabilidad, se pueden considerar dos situaciones relacionadas con el daño: <sup>9</sup>

- Por un lado, si el daño es producido como consecuencia de la inejecución de una obligación, se estará ante daño contractual.
- Por otro, si se produce un daño que no es consecuencia de la inejecución de una obligación, se clasificará como daño extracontractual, el cual puede ser consecuencia de la culpa de un agente (criterio de la culpa) o puede que no haya intervenido un actor en su producción (criterio de responsabilidad objetiva), siendo éste último el caso de la máquina comentado en los párrafos precedentes.

Así pues, en claridad de lo expuesto anteriormente, hoy en día en España existen dos sistemas para atribuir a una determinada persona la obligación de reparar el daño causado: **por un lado la culpa (atribución de la responsabilidad)**, y por el otro, **la responsabilidad objetiva**. En contra de lo que es lógico pensar, ambos sistemas no se excluyen hoy en día, sino que incluso llegan a complementarse, es decir, conviven mutuamente.

### 1.4.2. Panorámica de la cuestión y bases conceptuales

Los procedimientos jurídicos actuales relacionados con la reparación de los daños ocasionados por los vehículos a motor no son dinámicos, han mantenido la forma y la estructura para la resolución del procedimiento en las últimas décadas. No obstante, lo que está claro y es vehicular en cualquier proceso de este tipo, es la catalogación de los daños en dos tipos: por un lado, los daños materiales y, por otro, los daños corporales.

---

<sup>9</sup> Martínez de Aguirre Aldaz, C. (2014) *Curso de Derecho Civil II, Derecho de Obligaciones*. Madrid: Colex. Pág 865



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Centrando la atención en los primeros, los **daños materiales** causados por un vehículo a motor, son aquellos que indudablemente provocan un perjuicio sobre un bien material, ya sea una casa, una infraestructura o similar. El principio básico que rige esta reparación es la “*restitutio in integrum*”, lo que significa que se debe realizar la expiación del daño y exige al responsable el montante económico de su reparación con el propósito de reponer la cosa a la situación anterior al siniestro. Este principio se puede apreciar en reiteradas sentencias de Audiencias Provinciales<sup>10 11 12</sup> que se remiten al mismo para así apreciar la reparación de todos los daños que se deben de llevar a cabo

En algunos casos es posible efectuar, antes de reparar uno mismo los daños consecuencia del agravio, una valoración de los daños materiales causados por el vehículo, y realizar un presupuesto donde se recoja todo el montante económico de la reparación. Para esto, es frecuente hacer una valoración de la depreciación del bien objeto del daño y de la consiguiente reparación. Actualmente y para este designio se aceptan unas tablas del colegio oficial de arquitectos de Guadalajara, que marca las depreciaciones por el tiempo transcurrido, tratándose de daños en bienes inmuebles. Además, se puede llegar a acreditar lucro cesante si, por ejemplo, se trata de un negocio que como consecuencia de ese siniestro debe permanecer cerrado. Se podrá acreditar, entonces, que se ha dejado de ingresar una cantidad de dinero

Los daños materiales también pueden ser provocados sobre otro vehículo, esto es, un vehículo colisiona con otro. Del mismo modo que en el caso anterior, el principio seguido es “*restitutio in integrum*”. En este caso, se valora el vehículo dañado por un perito experto en la materia, atendiendo también a criterios de depreciación en los que se tiene en cuenta la antigüedad y estado del vehículo. Se suele introducir, asimismo, un coeficiente de afección, un porcentaje, que llegado el caso se determinará según las circunstancias imperantes.

<sup>10</sup> SAP La Rioja-15 febrero de 2006.

<sup>11</sup> SAP Pontevedra-22 marzo de 2017.

<sup>12</sup> SAP Castellón-12 marzo de 2014.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



El procedimiento de reclamación es similar en ambos casos; siempre que la acción no sea constitutiva de delito se deberá ejecutar la reclamación por la vía civil. Pero si imperan causas que son constitutivas de un delito, se deberá acudir a la vía penal. De manera que el análisis del caso debe ser exhaustivo para poder determinar los procedimientos a seguir en la reclamación.

Cabe decir, por lo tanto, que la evolución y la tendencia sigue siendo la misma y caminará en esta línea: la reparación del daño causado y, llegado el caso, el resarcimiento también del lucro cesante si se consigue acreditar por la parte reclamante.

Haciendo referencia a los **daños corporales**, que son los causados sobre las personas que han sufrido lesiones, se han venido tabulando de forma concreta, diferenciando los tipos de daños y su graduación. Es menester valorar el daño causado conforme al baremo dado por la Ley 35/2015<sup>13</sup> y siempre ser capaz de acreditar el conjunto de agravios: si se está en la vía penal, la acreditación del daño debe ser realizada por médico forense; en cambio, si se está en vía civil porque la acción no es constitutiva de delito, será suficiente la acreditación con informes médicos que permitirán la valoración conforme al baremos estipulado y las eventuales secuelas consecuencia del siniestro.

Se observa un punto de inflexión con la entrada en vigor de la Ley 35/2015, pues ha establecido un baremo más específico y concreto. Antes de la citada ley se valoraban rangos de edad, por ejemplo, rango de 40 a 60 años; a partir de entonces, se comienza a valorar la edad minuciosamente, de año en año, por lo que el resultado para una persona de 40 años será diferente que para un individuo de 41. Se estipula, por consiguiente, una especificidad y detalle superior del baremo como consecuencia de la aprobación de la ley.

---

<sup>13</sup> 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



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Es importante remarcar la graduación del daño corporal. Por un lado, cabe hablar de daños que no implican o generan un perjuicio enérgico para la víctima del siniestro; en este caso, el baremo conviene una serie de días para la curación, que deberían ser suficientes para resarcir las heridas causadas. Si fuesen necesarios días adicionales para el reposo y la curación y la se desea hacer la reclamación de los mismos, el reclamante deberá acreditar, por medio de los informes pertinentes y los criterios profesionales específicos, que sus lesiones han necesitado días añadidos para la curación elevando, con ello, los costes de la reclamación.

Por otro lado, se encuentran los siniestros graves que provocan lesiones de importante consideración en el individuo, incluso su fallecimiento. Este tipo de eventos requieren mayor atención y lo más relevante es determinar si la acción del siniestro constituye delito tipificado en el Código Penal, para esclarecer la vía predilecta para el resarcimiento del daño.

La consecuencia más inmediata de la reforma propiciada por la Ley 35/2015, es que los pequeños siniestros son indemnizados más difícilmente y en menor cuantía; en cambio, los siniestros más graves son atendidos con más relevancia e ímpetu y pagados en mayor cuantía. Posiblemente la causa se halle en las estadísticas ofrecidas por las compañías aseguradoras, que deducen una mayor cantidad de accidentes leves, con poca consideración, de ahí que procuren establecer mecanismos más complejos para el reclamante.

Hasta el año 2015, todos los daños derivados de vehículos a motor sobre las personas eran analizados por forenses y se seguía siempre la vía penal. Esto permitía “transaccionar”, es decir, se llegaba a un acuerdo con la compañía, o bien, un juez dictaba una sentencia condenatoria en la cual se establecía el montante de la indemnización por los daños causados. Todo ello se llevaba a cabo con un mínimo coste para la víctima.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Sin embargo, en la actualidad, a partir de la reforma del Código Penal en el año 2015 y la entrada en vigor de la Ley 35/2015, se despenalizan las faltas y se hace exigible acudir a la vía civil para la reclamación, debiendo ser capaz de acreditar con informes médicos las lesiones sufridas, días improductivos, etc. Al acudir a la Seguridad Social, ésta remite al servicio médico de la compañía aseguradora. Este servicio de salud procede al examen y valoración del daño de la víctima, concretando, en buena parte de las ocasiones, una valoración no correspondida con la realidad, con el objetivo de imponer trabas y dificultades al reclamante. La víctima podrá tener una valoración más objetiva si acude a médicos particulares, por su cuenta, de manera que esto acarrea gastos importantes que algunas veces no pueden ser ni siquiera asumidos.

A veces, y en función de las circunstancias, esto es algo disuasorio para el reclamante, pues tendrá que dejar el proceso de reclamación por no poder hacer frente a esos gastos adicionales derivados de la valoración en médico particular.

En la actualidad, las compañías aseguradoras son poderosas y actúan desde una posición de superioridad frente a la víctima del daño. Se podría decir que, estas entidades tienen, hoy más que nunca, al agraviado a su propia merced.



## 2. CAPÍTULO 2 – PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

### 2.1. EL DAÑO

#### 2.1.1. Concepto de daño

Para definir el daño, se puede abordar desde su perspectiva verbal, tomando como origen el verbo **dañar** que, según el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua significa: “*causar detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor o molestia*”. También se hace referencia a “*maltratar o echar a perder algo*”.<sup>14</sup>

Evaluando la definición señalada, cabe decir que se está haciendo referencia a que el verbo **dañar** indica “causar un perjuicio o deterioro de bienes materiales” y como consecuencia de ese perjuicio, se produce una pérdida de ingresos u obtención de beneficios por esos daños causados a esos bienes materiales; es lo que se conoce como el **daño emergente y el lucro cesante** (Artículo 1.106 del Código Civil). Los conceptos de daño emergente<sup>15 16</sup> y lucro cesante<sup>17 18</sup> se delimitan también en la reiterada alusión que hace la jurisprudencia del Tribunal Supremo al respecto.

Destacar, asimismo, que el daño no siempre se da en bienes materiales, en la pérdida o destrucción de los mismos, ya que el propio daño puede consistir en una dolencia personal, una lesión, incluso un mal causado a derechos inmateriales, como puede ser el honor de una persona o su intimidad.

Los daños en el ordenamiento jurídico español se encuentran regulados por dos sistemas de responsabilidad civil: el sistema de responsabilidad civil contractual y el sistema de responsabilidad civil extracontractual, siendo este

<sup>14</sup> [www.rae.es](http://www.rae.es) Fecha de consulta 12 de 04 de 2019.

<sup>15</sup> STS-31 octubre de 2007.

<sup>16</sup> STS-22 diciembre de 2010.

<sup>17</sup> STS-20 julio de 2011.

<sup>18</sup> STS-31 mayo de 2010.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



último el que se abordará en el presente estudio. Y es que, indistintamente del sistema de responsabilidad, el Código Civil impone la obligatoriedad de reparar el daño *“las obligaciones nacen de la ley, de los contratos y cuasi contratos, y de los actos y omisiones ilícitos o que intervenga cualquier género de culpa o negligencia”*.

Se puede observar en este artículo como la obligación de resarcir un daño causado puede surgir de un ilícito, ya que no solo se va a imponer la pena a la persona que ha causado ese delito, sino que llevará aparejada una indemnización por ese daño causado. Es decir, que las consecuencias legales no solo serán el soportar la pena impuesta por el delito cometido, sino que surgirá una responsabilidad civil extracontractual derivada del delito para resarcir el mal causado.

En su parte final, el artículo 1089 del Código postula *“(...) en que intervenga cualquier género de culpa o negligencia”*. Con ello apunta y determina expresamente actos de culpa o actos negligentes y se concreta enérgicamente en 1.093 refiriendo *“las que se deriven de actos u omisiones en que intervenga culpa o negligencia no penadas por la ley, quedarán sometidas a las disposiciones del capítulo II del título XVI de este libro”*. Se expresa una remisión importante al título XVI del Capítulo II, el cual lleva por rúbrica *“De las obligaciones que nacen de culpa o negligencia”*, capítulo que abarca desde los artículos 1.902 a 1.910 del Código Civil y constituyen la regulación del segundo sistema de responsabilidad civil citado anteriormente, responsabilidad civil extracontractual. En el primero de los artículos de este capítulo se puede ver como se recoge este tipo de responsabilidad y el nacimiento de la obligación de reparar el daño o mal causado por la acción provocadora.

Avanzando un poco más en el Código, el artículo 1.091 *“las obligaciones que nazcan de los contratos tienen fuerza de ley entre las partes contratantes, y deben cumplirse a tenor de los mismos”*. Este postulado se está refiriendo, expresamente, al sistema de responsabilidad civil contractual que exige una



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



una indemnización del daño cuando se deja de cumplir por una de las partes alguna cláusula del contrato.<sup>19</sup>

Una vez causado el daño, tendremos una relación jurídica propia de derecho de obligaciones, en el que una parte es el **causante del daño**, obligado a la reparación del mismo, y de la otra, tenderemos a la **víctima**, que es quien ha sobrellevado ese daño, no teniendo este la obligación de soportarlo. Por tanto, tendremos un deudor (causante del daño) y acreedor (víctima del daño).

En tanto en cuanto esta relación ha surgido, el acreedor está jurídicamente autorizado y capacitado para pedir al deudor una reparación del daño causado, ya sea reponiendo a la situación anterior a la de causarse el daño o mediante una indemnización pecuniaria.

Las ideas expuestas en los párrafos precedentes otorgan una visión general del concepto de daño, y enmarcan y determinan la complejidad asidua del derecho de daños. Como se puede constatar, el derecho de daños tiene una función reparadora del mal causado a un bien material o a una persona, pretendiendo con su reparación o su indemnización la reposición a la situación a la que tenía antes de producirse el evento dañino.

Sea pues que, como conclusión, se confirma que el daño es un perjuicio causado en la esfera personal o patrimonial de una persona, y que puede presentar diferentes revelaciones, atendiendo a la naturaleza del daño mismo o los perjuicios que puede causar en el afectado. Por ello, se puede distinguir entre: **daño patrimonial, daño corporal y daño moral** <sup>20</sup>

<sup>19</sup> López y García de la Serrana, J. Op. Cit. Pág 18

<sup>20</sup> Lacruz Berdejo, J. L. (1999). *Elementos de Derecho Civil II*. Madrid: Dykinson. Pág 479





### 2.1.2. Clases de daños

La clasificación de los daños se suele realizar atendiendo a la naturaleza de los mismos. Es una cuestión de suma importancia ya que al proceder a su reparación es cuando entra en juego esta clasificación, y por ello, es menester que la catalogación se haga siguiendo criterios prefijados, tras el análisis y evaluación del conjunto de circunstancias y hechos que pueden acaecer sobre el acontecimiento producido<sup>21</sup>.

#### 2.1.2.1. Materiales o patrimoniales

Son los daños que, en ocasiones, se denominan económicos, los que afectan al haber de una persona y causan un menoscabo en sus pertenencias o bienes. Son daños que pueden surgir de forma autónoma, o bien, pueden manar a partir de otro daño de distinta índole, ya sea un daño corporal, daño al honor, etc. Tres son las características de este tipo de daños y que deben poder justificarse para la tipificación: sujeto titular de un patrimonio, que la lesión producida sea posible medirla en términos dinerarios y un nexo causal entre el daño y el sujeto.<sup>22</sup>

Los elementos básicos que ayudan a definir y que se comprenden en este tipo de daños son:

- **Daño emergente:** disminución del valor patrimonial que el dañado tenía en su haber. Para que pueda ser catalogado como tal, debe ser consecuencia directa del evento dañino. Se trata, por tanto, de averiguar el coste de la reparación de la cosa dañada como consecuencia de ese evento dañino. En la STS 28 noviembre de 1983<sup>23</sup> se dice que ese daño consiste “*en la pérdida sufrida, efectiva y conocida*”, por lo que esos daños se conocerán y se acreditarán “*a través de los correspondientes documentos de gasto*”.

<sup>21</sup> Roca Trías, M.E. Op. Cit. Pág 124

<sup>22</sup> López y García de la Serrana, J. Op. Cit. Pág 49

<sup>23</sup> STS-28 de Noviembre de 1983



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



- **Lucro cesante:** beneficios, ingresos o ganancias que se han dejado de obtener como consecuencia de este capítulo dañino que se ha producido. Al igual que el daño emergente, debe ser consecuencia del evento dañino. En la STS 5 noviembre de 1998<sup>24</sup> se dice que el lucro cesante “*tiene una significación económica; trata de obtener la reparación de la pérdida de ganancias dejadas de percibir, concepto muy distinto de los daños materiales, cuya indemnización por ambos conceptos debe cubrir todo el quebranto patrimonial sufrido por el perjudicado*”. Sin embargo, para cuantificar este elemento serán necesarias pruebas concluyentes, incluyendo el nexo causal con el daño.

### 2.1.2.2. Morales o extrapatrimoniales

El daño moral, según lo define José Ignacio Fonseca-Herrero Raimundo, es *la lesión que sufre una persona en su honor, afectos o sentimientos por la acción dolosa o culpable de otro, resarcible tanto cuando han sido causados en relaciones contractuales como extracontractuales*<sup>25</sup>.

Por su parte, Fernando Gómez Pomar e Ignacio Marín García reconocen, como admite casi la unanimidad de la doctrina, la imposibilidad de definir, de forma clara, adecuada y totalmente efectiva, el daño moral. Optan por acercarse, por dar una idea de daño moral, estableciendo límites a través de exclusiones. Una de las aproximaciones y exclusiones que realizan ambos autores es afirmar que el daño moral no es un daño patrimonial, pero puede llegar a afectar al patrimonio de la persona interesada por este daño moral, incluso aumentándolo, ya que la indemnización pecuniaria es la única forma de resarcir este tipo de daño<sup>26</sup>. Es esta una definición por negación, y visiblemente no arroja mucha luz a la hora de definir o determinar el daño moral, pues tanto

<sup>24</sup> STS- 5 de Noviembre de 1998

<sup>25</sup> Fonseca-Herrero Raimundo, J. I. (2002). *Diccionario Jurídico Básico*. Madrid: Colex. Pág 119

<sup>26</sup> Gómez Pomar, F., & Marín García, I. (2015). *El daño moral y su cuantificación*. Barcelona: Bosch. Págs 51-52.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



daños patrimoniales como morales son susceptibles de indemnizarse, aunque sus sistemas de valoración varíen, y el concepto quede dibujado finalmente como el daño que se produce en los bienes inmateriales de una persona.

A mayor abundamiento, se puede añadir en esta definición de daño moral, la aportada por Rafael García López, el cual considera que el daño moral es *el resultado perjudicial que tiene por objeto la lesión o menoscabo de alguno de los bienes o derechos correspondientes al ámbito estrictamente personal de la esfera jurídica del sujeto de derecho, que se resarcan por vía satisfactoria bajo el criterio equitativo del juez*<sup>27</sup>.

### 2.1.2.3. Corporales

El daño corporal es aquel que se recibe en el bien máspreciado de una persona, en su salud e integridad física. Se puede decir que es un daño extrapatrimonial pero personal, contemplado como tal en el propio texto constitucional<sup>28</sup> en el Título I, Capítulo II, Sección 1ª “*De los Derechos Fundamentales y de las libertades Públicas*”, recogidos en el artículo 15: *El derecho a la vida y el derecho a la integridad física*. También pueden suponer la violación de otro derecho recogido en el Título I del Capítulo III “*De los principios rectores de la política social y económica*”, en el artículo 43: *El derecho a la protección de la salud*.<sup>29</sup>

El daño corporal es un daño existente y evidente, por lo que no será necesario acreditar su existencia, si bien su relación de causalidad con el hecho dañino y atribución de responsabilidades será una circunstancia que se deberá acreditar de la manera en que proceda.

<sup>27</sup> García López, R. (1990). *Responsabilidad civil por daño moral: doctrina y jurisprudencia*. Barcelona: Bosch. Pág 306.

<sup>28</sup> Constitución Española. Artículo 15.

<sup>29</sup> López y García de la Serrana, J. Op. Cit. Pág 75



## **2.2. LOS SISTEMAS DE ATRIBUCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD**

El criterio de atribución de la responsabilidad en el ordenamiento jurídico español admite dos respuestas, ya que según se acoja a la una o a la otra, se estará en un sistema de responsabilidad extracontractual diferente, en atención al criterio de imputación de la misma.

### **2.2.1. Sistema de responsabilidad civil subjetiva o por culpa**

En este caso se parte del artículo 1.902 del Código Civil, donde se dice *“el que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”*. Se hace referencia, como se observa, al sistema de responsabilidad civil subjetiva o por culpa.<sup>30</sup>

La imputación de la responsabilidad proviene de la mera culpabilidad del causante del daño. El que realiza la acción está obligado a reparar el daño porque tiene la culpa al realizar ese acto.<sup>31</sup>

Puede ser que, quien causó el daño lo hiciera intencional o accidentalmente, pero en cualquier caso, fue quien realizó la acción causante del daño. Sirva como ejemplo ilustrador de este sistema una persona que intencionadamente deja su vehículo aparcado sin accionar el freno de estacionamiento, y el vehículo comienza a moverse y colisiona contra el vehículo de otra persona con la que no tiene una buena relación. En este caso, el autor del daño lo ha hecho intencionadamente, y por ello, será atribuible la culpa. Sin embargo, también podría darse el supuesto en el cual el vehículo fuera aparcado y que su conductor olvidase accionar el freno de estacionamiento, un mero olvido que no es malintencionado, pero aun así la colisión se produce y con ella, los daños al vehículo colisionado. A pesar de no ser una situación intencionada, se entiende que el individuo no ha actuado con la diligencia debida y no ha

<sup>30</sup> Roca Trías, M.E.Op. Cit. Pág 27

<sup>31</sup> López y García de la Serrana, J. Op. Cit. Pág 26



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



accionado el freno de estacionamiento de su vehículo; sea pues que, en esta situación, también será culpable de los daños ocasionados.

Según este sistema que se analiza, únicamente se responde de los daños cuando hayan sido causados por culpa de la persona que los ocasionó; y es aquí donde reside el problema y complejidad, pues hay que ser capaz de acreditar y demostrar que ha sido culpa de quien se dice que los ha originado. Puede darse el caso de que, quien provoca el daño, fuera por una causa externa y totalmente ajena a su voluntad, por lo que quedaría exonerado de toda culpa y responsabilidad. Si se analiza el ejemplo anterior incluyendo este factor subyacente acondicionador de la situación, se podría interpretar que el usuario del vehículo si accionó el freno de estacionamiento, pero éste se desplazó igualmente y llegó a colisionar con el otro porque el sistema de accionamiento quebró en ese instante, y la consecuencia fueron los daños contra el vehículo colisionado. Se observa que afecta un factor externo ajeno que podría dar lugar a una exoneración de responsabilidad y por tanto, de culpa.

### **2.2.2. Sistema de responsabilidad civil objetiva o por riesgo**

En este sistema se ha de responder por el evento dañino, el cual causa un daño, sin entrar a valorar circunstancias subjetivas ajenas en el evento. No se entra a valorar la intencionalidad, la culpa o negligencia de la persona que ha causado el daño. Esa persona quedará obligada a resarcir el daño desde el momento en el que lo produjo, y adoptará la figura de deudor en esa relación jurídica. Siguiendo con el ejemplo utilizado anteriormente, se va a suponer que ambos vehículos van circulando y se produce el alcance de uno a otro. Basta con que se acredite quien era el conductor para quedar obligado a reparar el daño, aun cuando se confirme que efectivamente falló el sistema de frenado como se exponía en el anteriormente.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



En este caso, el vehículo que alcanza estará obligado a resarcir los daños causados en el vehículo alcanzado que circulaba por delante.<sup>32</sup>

Este sistema beneficia en gran parte al perjudicado, ya que únicamente será necesario acreditar el evento dañoso producido. No será necesario demostrar la culpabilidad u otras cuestiones subjetivas.

### 2.3. LA RELACIÓN DE CAUSALIDAD

#### 2.3.1. Concepto

Se trata de un requisito indispensable para que pueda atribuirse la responsabilidad por el daño causado, independientemente del tipo que sea de los analizados anteriormente.

En cualquier evento debe apreciarse un nexo causal que conecte la actuación del agente que causa el daño y la causación del mismo. De otra manera más entendible, debe de existir una relación causa-efecto mediante la cual se vincule la producción de ese daño a la actuación de un agente, sin entrar a valorar, en este momento, las causas subjetivas inherentes al caso.<sup>33</sup>

Es al actor a quien corresponde la carga de la prueba, es decir, tratándose el actor del individuo reclamante de la indemnización por el daño sufrido, ya sea en su patrimonio o en su persona (daños físicos o morales), debe demostrar o garantizar la relación causa-efecto entre la actuación de la persona a la que se le reclama (demandado) y el resultado dañoso producido como consecuencia de su actuación.

Lo habitual, en la práctica, es que no haya problemas en lo que se refiere a acreditar la existencia de esa relación causa-efecto indicada. Pero en ocasiones puede resultar compleja y laboriosa esa actividad, sírvase de ejemplo el siguiente enunciado, que realza la afirmación escrita: una persona

<sup>32</sup> López y García de la Serrana, J. Op. Cit. Pág 26

<sup>33</sup> Roca Trías, M.E. Op. Cit. Pág 136 y 137.



es atropellada en la calle por un vehículo causándole heridas de diversa consideración; este individuo tiene que ser trasladado de urgencia al hospital, lo cual se lleva a cabo en el transporte sanitario pertinente. Durante el trayecto, el conductor del transporte sanitario de urgencia sufre un accidente y el enfermo que estaba siendo trasladado al hospital fallece. Se evidencia el problema que, a simple vista, se antoja complicado y arduo de analizar debido al conjunto de hechos acaecidos; y esto, precisamente, es lo que originará la complicación para la acreditación de la relación de causalidad entre el accidente y la muerte del herido, debiendo disgregarse de forma precisa para llegar a demostrar si fue el primero o el segundo de los accidentes el causante de la muerte.

### 2.3.2. Interpretación jurisprudencial de la relación de causalidad

La interpretación jurisprudencial de la relación de causalidad en cuanto a supuestos con pluralidad de causas, como el ejemplo antes apuntado, responde a una serie de teorías. Estas teorías han sido mencionadas por diferentes autores<sup>34</sup>, pero es propósito de este trabajo centrarse en las siguientes

- **Equivalencia de condiciones:** basta con que una persona sea culpable de cualquiera de los hechos que aparecen como antecedentes del daño para que sea responsable.
- **Causalidad directa e inmediata del daño:** según la cual solo será responsable aquel con cuya conducta se ocasionen inmediata y directamente los daños, quedando excluidas las conductas más remotas en el tiempo.

<sup>34</sup> López y García de la Serrana, J. Op. Cit. Pág 37



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



- **Causalidad adecuada o de la causa eficiente:** es la que sigue el Tribunal Supremo Español, como se puede apreciar en su reiterada jurisprudencia<sup>35</sup>  
36.

El criterio del Tribunal Supremo<sup>37</sup> parte de esta tercera teoría<sup>38</sup>, y a través de la misma, para imputar la responsabilidad del daño causado habrá que tener en cuenta todos los factores que han producido el daño, desechando aquellos que, sin la concurrencia de los demás, no habrían producido el resultado dañoso. En la STS de 14 de Febrero de 2000 se puede apreciar como la falta de una protección en la ventana unida a la actuación de la persona, hace que éste caiga por la misma; si la protección hubiera existido, no se habría precipitado al vacío<sup>39</sup>. Por consiguiente, sólo habrá un acto que produzca el hecho dañoso y ese será el jurídicamente relevante.

A través del siguiente ejemplo, se ilustra la situación de forma práctica. Sea supuesto que, tras unas jornada de caza, uno de los cazadores guarda su escopeta cargada en el coche de un amigo, quien no tiene la precaución de dejarlo cerrado. Un niño, hijo de otro de los cazadores, escapa de la vigilancia de su padre, quien, a pesar de saber que hay armas de fuego en las proximidades, no controla con la rectitud debida los movimientos del menor. Éste, tras abrir el coche y coger el arma, dispara con tan mala fortuna que hiere de gravedad a uno de los presentes. En esta situación, ¿Quién será el responsable civil de los daños ocasionados? ¿El propietario de la escopeta, que no tuvo la precaución de descargarla? ¿El dueño del automóvil, que lo dejó abierto sabiendo que en su interior había un arma? ¿El padre del menor por no vigilarlo en tales circunstancias con la mínima diligencia exigible?<sup>40</sup>

<sup>35</sup> STS-18 diciembre de 2013.

<sup>36</sup> STS-27 enero de 2006.

<sup>37</sup> STS-30 noviembre 2011.

<sup>38</sup> STS-6 septiembre de 2005.

<sup>39</sup> STS-14 febrero de 2000.

<sup>40</sup> López y García de la Serrana, J.Op. Cit. Pág 37 y 38





## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



En esta situación y siguiendo el criterio del Tribunal Supremo, el hecho más relevante será el haber dejado la escopeta cargada; el resto de circunstancias, aislándolos del hecho relevante o principal por sí mismos, no habrían causado ningún daño a ninguna persona. El hecho trascendental sería la falta de diligencia por parte del dueño de la escopeta al haberla dejado cargada y sin supervisión.

La STS 31 de Mayo de 2006<sup>41</sup> es un buen ejemplo en la que se vislumbran, con claridad, los preceptos de la teoría de la causa eficiente. Esta sentencia relata el reclamo de indemnización por parte de ciclistas que han sufrido un accidente al entrar en un túnel escasamente iluminado. La demandada, que es la empresa de seguridad encargada del evento, alega que la propia actividad del ciclismo es generadora de riesgos y, además, asegura una actitud impropia y temeraria de los ciclistas accidentados al haber circulado imprudentemente en una zona donde los riesgos podrían ser mayores. Sin embargo el TS, en su sentencia, constata que el hecho jurídicamente más relevante y eficiente es la falta de iluminación, y por ello, la culpa es atribuible a esta entidad, que tuvo que sufragar los daños causados a los ciclistas. Se observa, pues, el criterio de eficiencia seguido por el TS, al aislar los diferentes hechos y seleccionar el jurídicamente más importante para resolver el caso.

### 2.4. REPARACIÓN DEL DAÑO

#### 2.4.1. Concepto

Atendiendo al artículo 1.902 del Código Civil, hay que reparar el daño causado, impera esa obligación para el individuo que es declarado culpable. Se constata una consecuencia jurídica, función esencial y principal de la responsabilidad civil, para así conseguir la reparación o devolución al estado anterior del evento dañino.<sup>42</sup>

<sup>41</sup> STS-31 de Mayo de 2006.

<sup>42</sup> López y García de la Serrana, J. Op. Cit. Pág 65.



Esto concreta que, cualquier tipo de daño, sea cual sea su origen y resultado, genera una obligación jurídica de reparación a través de las diferentes vías indemnizatorias existentes, viendo la más adecuada o que más se ajuste al caso que ocupe en su momento. Este elemento ha suscitado en numerosas ocasiones litigios en cuanto a esta precisión de la reparación del daño y sus posibles vías. Así lo atestiguan numerosas sentencias del más alto Tribunal<sup>43</sup>.

### 2.4.2. Vías de reparación

Se puede acceder a la reparación del daño causado a través de diferentes vías; se exponen a continuación:<sup>44</sup>

- **Por convenio o consensuada:** se puede decir que es una opción usada frecuentemente por las víctimas de algún episodio dañoso, ya que presenta varias ventajas, pero también presenta algunos inconvenientes, por lo cual, es necesario que se haga al menos una mención y explicación de las “dos caras” de esta moneda.

Haciendo alusión a las ventajas de esta modalidad, cabe decir que optar por un convenio con el autor del evento dañoso (o su responsable) para reparar el daño causado suele evitar el alto coste de un pleito, la incertidumbre de la sentencia y, sobre todo, el tiempo empleado y la espera de la misma para la resolución de esta relación jurídica fruto del daño. Estas ventajas ofrecidas por el autor del daño instan a las víctimas a aceptar, frecuentemente y sin preámbulos, la indemnización ofrecida para la reparación de este daño.

El acuerdo por el que la víctima y el responsable del daño estipulan la reparación, en cuantía y forma de pago, constituye un contrato de transacción, que según el artículo 1.809 del Código Civil dice “*la transacción es un contrato por el cual las partes dando, prometiendo o reteniendo cada una alguna cosa, evitan la provocación de un pleito o*

<sup>43</sup> STS-29 noviembre de 2005.

<sup>44</sup> López y García de la Serrana, J. Op. Cit. Pág 66.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



*ponen termino al que habían comenzado*”. Dicho contrato evita juicios e incluso pone fin al que eventualmente se hubiera planteado. El principio de autonomía de la voluntad del artículo 1.255 del Código Civil lo justifica y fundamenta, junto con la expresa autorización que el artículo 1.813 del mismo cuerpo legal.<sup>45</sup>

Por otro lado, esta vía de reparación del daño también puede presentar algunos inconvenientes, siendo los más usuales la incorrecta valoración de los daños causados y la estimación errónea del tiempo necesario para la curación de unas lesiones causadas por ese daño.

Hay que tener en cuenta que al optar por esta vía de reparación se está renunciando a una posterior reclamación, en virtud del principio imperante de seguridad jurídica, y puede llegar a colocar a la víctima en una posición de indefensión ante determinados tipos de situaciones. Se dice que solo será admisible otra reclamación por parte de la víctima cuando se acredite que los daños sobrevengan nuevos, o cuando los daños causados ya conocidos y por los cuales se ha celebrado ese contrato de transacción, adquieran una dimensión tal, que se entienda que son nuevos. En cualquier caso, la carga de la prueba la tiene la persona que en su momento aceptó ese convenio, es decir, la víctima del evento dañino.

- **Por reclamación judicial:** es la vía por medio de la cual se obtiene también la correspondiente reparación del daño causado. <sup>46</sup>Suele ser la vía mayoritaria para la reparación del daño, y es ejercida a través de la correspondiente demanda contra el individuo que ha producido el daño.

Las personas que pueden utilizar esta vía para la reparación son el perjudicado o perjudicados, los herederos del mismo si este falleciera consecuencia del episodio dañoso<sup>47</sup>, los representantes y/o

<sup>45</sup> López y García de la Serrana, J. Op. Cit. Pág 65.

<sup>46</sup> López y García de la Serrana, J. Op. Cit. Pág 65 y 66.

<sup>47</sup> Ferrante, A. (2015). *Muerte del lesionado antes de recibir la indemnización derivada de accidentes de circulación: la nueva solución española del “daño inmediato”*. Revista de Derecho Patrimonial num.37/2015 parte Artículos. Cizur Menor: Aranzadi.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



administradores de una persona jurídica a la cual se le ha causado un daño susceptible de ser reparado y por último, los representantes, padres, tutores legales de un menor o incapaz.

Si bien se entrará en detalle sobre el procedimiento explicativo de esta vía en capítulos posteriores, cabe decir al respecto, en este instante, que el peso de la demostración del evento dañoso es responsabilidad de la persona que demanda y que, efectivamente, existe una relación de causalidad entre la producción del daño efectivo y quien lo ha causado. Esto es, y haciendo alusión a preceptos de epígrafes anteriores, debe existir relación de causalidad necesaria para producir ese daño. La persona que reclama tiene entonces la carga de la prueba en este proceso judicial de reclamación, y que se resolverá con una sentencia dictada por un juez, en la cual se hará mención precisa y exacta de la forma de reparación de ese daño.

Cuando el juez dictamina sentencia que pone fin a esta vía podrán ser formulados recursos posteriores por los agentes del proceso, con el fin de lograr una nueva sentencia que sea más favorable para la persona que ha interpuesto los mismos. Cabe decir que los recursos presentan un plazo para su interposición; finalizado el mismo y sin que ninguna de las partes haya ejercido su derecho a interposición, la sentencia dictada cobrará firmeza, es decir, no cabe volver a utilizar esta vía para reclamar esos daños, será una cosa juzgada sobre la que no se podrá volver a litigar.



### **2.4.3. Formas de reparación**

Una vez determinada la imputación del daño al agente causante del mismo y la relación o nexo de causalidad entre éste y el daño causado, habrá que pasar al objeto de la obligación jurídica creada por la producción del daño, que no es otra que la reparación de ese daño.

Existen diferentes formas de reparación del daño y son las siguientes: reparación específica y reparación pecuniaria o indemnización de daños y perjuicios.

Estas modalidades de reparación van a permitir que el perjudicado no vea mermado su patrimonio, ya que a través de ellas, o bien se le va a reintegrar el importe del daño causado, o bien, se le va a reparar o restituir al momento anterior del origen del daño.

- **Reparación específica:** <sup>48</sup>para llegar a esta forma de reparación es necesario atender al daño producido. Si se trata de un daño material, habrá que llevar a cabo el proceso mediante el cual se subsane el mismo, reconstruyendo el patrimonio afectado de la persona dañada si se trata de un daño patrimonial reparable. También podría tratarse de la destrucción de un patrimonio generado por una persona y ésta está causando un daño a otra reclamante, que también podrá pedir la cesación de esa actividad dañosa y la correspondiente indemnización, por lo que se estaría ante un caso de concurrencia de formas de reparación del daño causado.

Sírvase de ejemplo una persona que falsifica unos productos que otra tiene como propios a través de una patente, marca comercial, etc. Se pedirá que esos productos se destruyan, que cese en la producción de los mismos y además, se indemnice con una cantidad que sea la adecuada para sufragar el daño producido, donde entrarán en juego para la valoración el daño emergente y el lucro cesante.

---

<sup>48</sup> López y García de la Serrana, J. Op. Cit. Pág 67.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Esta forma de reparación es calificada como deseable, porque devuelve las cosas a la situación anterior a la producción del daño. Como se ha venido explicando, en este tipo de reparación encajarían los daños de naturaleza material o patrimonial. Normalmente es la que suele elegir el juzgador para la reparación del daño causado, excepto cuando sea una medida excesivamente gravosa y estimada innecesaria.

- **Reparación pecuniaria o indemnización de daños y perjuicios:**<sup>49</sup> esta forma de reparación del daño se selecciona, normalmente, en dos tipos de situaciones: cuando no es posible la reparación específica o cuando se valora que la reparación específica es una medida excesivamente gravosa para quien ha producido el daño. A quien se le ha provocado un perjuicio tiene derecho a que se le repare el mismo por cualquiera de los cauces previstos, pues de no llevarse a cabo, se estaría colocando en una situación de indefensión.

Para ejecutar esta reparación, es menester determinar quién ha sido el agente causante del daño y la relación de causalidad. Una vez determinados esos extremos, se pasa a valorar, como se ha postulado, la reparación específica y, siempre que ésta no sea posible, se evalúa y valora el daño y se cuantifica económicamente. Por lo tanto, este tipo de reparación puede consistir, una vez analizado y valorado, en la entrega de una parte del capital del agente productor del daño, o bien, en una renta que se fijará por parte del juzgador.

Este tipo de reparación es la idónea para los casos de daños patrimoniales que, como se ha venido diciendo, es imposible su resarcimiento específico o es una forma excesivamente gravosa para el agente causante del daño. También es el medio de reparación idóneo para los daños de tipo corporal o moral, ya que la reparación específica de los mismos es imposible, por lo que habrá que optar por este medio.

---

<sup>49</sup> López y García de la Serrana, J. Op. Cit. Pág 68.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



En algunas ocasiones en las que se producen daños corporales con resultado de muerte de una persona, la indemnización en poco o nada remedia el daño causado, pero aun así, es la obligación que impone el ordenamiento jurídico ante la producción de un evento pernicioso.

### 2.5. PREVENCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD: EL SEGURO

Pensar en prevención de responsabilidad es vincular ese pensamiento a un **seguro de responsabilidad civil**, para prevenir así los posibles daños que se puedan causar como consecuencia de un acontecimiento perjudicial.<sup>50</sup> Este pensamiento se extrae de la doctrina española y también europea.

Es un sistema mediante el cual se pueden resarcir los daños y poder seguir realizando la actividad que los causó. Esto último tiene sentido en actividades especialmente peligrosas y con un riesgo elevado de producción de algún tipo de daños; por ello, en determinados ámbitos o sectores, se obliga a los agentes operadores a contratar un seguro que prevea este tipo de situaciones y, si llegado el momento se producen daños, el seguro correspondiente contratado se hará cargo de los mismos.

Este sistema puede, sin embargo, llevar a una contrariedad. Analizando información y documentación extraída de doctrinas europeas, así como de jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea<sup>51</sup>, un sistema de prevención del riesgo no es más que una designación de un responsable en caso de producirse un daño, por lo cual, el potencial agente productor del mismo, podría actuar sin interés de evitarlo para lograr un fin determinado o un provecho propio, ya que no será responsable del mismo.<sup>52</sup>

<sup>50</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. (2006). *Imputación, valoración y reclamación de los daños derivados de la circulación de vehículos a motor*. Granada: Comares. Pág 147.

<sup>51</sup> STJUE-4 septiembre 2018.

<sup>52</sup> Roca Trías, M.E. Op. Cit. Pág 188 y 189.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Al hilo de la afirmación vertida en el párrafo anterior, y con el propósito de evitar, precisamente, el lucro, desinterés en la prevención del daño o provecho del potencial productor, los seguros introducen entre sus cláusulas las de “diligencia debida” en su actividad para el agente que podría causar el daño.

Y para dotarlo de mayor seguridad jurídica y evitar situaciones tales a las comentadas, se desarrolló la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro<sup>53</sup>. En su artículo primero se dice *“El contrato de seguro es aquel por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas”*. De este amplio concepto de contrato de seguro, se pueden extraer las siguientes características básicas de este tipo de contratos:

- Es un contrato consensual que se reafirma mediante el consentimiento de ambas partes.
- Es bilateral, en el que intervienen asegurador y tomador.
- De tracto sucesivo, de empresa, el cual consiste en el objeto social de las entidades de seguro.
- De adhesión, donde queda muy poca posibilidad de negociación.
- Es aleatorio, esto es, un contrato en el que va a surgir el derecho a la indemnización en el caso de que se produzca el siniestro, si bien no se sabe con certeza si éste se va o no a producir.

El problema de esta característica es que cada vez más, esa aleatoriedad, comienza a brillar por su ausencia debido a los avances médico-científicos y tecnológicos. En consecuencia, la compañía de seguro podría saber, por ejemplo: las enfermedades que se van a producir en ciertos grupos de edad, de modo que esto haría que la aseguradora tuviese información

---

<sup>53</sup> Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro.





## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



confidencial privilegiada y sería capaz de imponer vetos de acceso al contrato de seguro dados sus parámetros de riesgo. Por este motivo, se ha vetado utilizar pruebas genéticas.

- Es un contrato dualista, lo cual significa que la indemnización que puede conceder la compañía podría ser de dos tipos: reparar el daño causado, o bien, pagar un capital, renta u otra prestación. Este segundo extremo se debe a que, en algunos casos, no se puede reparar el daño, como en el caso del fallecimiento.
- Es un contrato en el que tiene que regir la máxima buena fe. La compañía de seguro no sabe (supuestamente) cuáles son los riesgos que soporta cada asegurado, y es menester de éste comunicarlos con la debida diligencia y veracidad.

La Ley del Contrato de Seguro es, además, una ley imperativa, como así se desprende de su artículo segundo, *“Las distintas modalidades del contrato de seguro, en defecto de Ley que les sea aplicable, se regirán por la presente Ley, cuyos preceptos tienen carácter imperativo, a no ser que en ellos se disponga otra cosa. No obstante, se entenderán válidas las cláusulas contractuales que sean más beneficiosas para el asegurado”*; por lo tanto, se debe aplicar siempre salvo que en las disposiciones del contrato de seguro se diga otra cosa.

También se trata de una ley tuitiva (preservadora) pues busca la protección de todos aquellos que intervienen en un contrato de seguro o que se puedan ver afectados por él.

Entre sus artículos, cobran especial relevancia los que señalan las condiciones generales y particulares del contrato de seguro, haciendo alusión perfecta sobre claridad y transparencia de las mismas.

Así, esta premisa es recogida en su artículo tercero, que dice *“las condiciones generales, que en ningún caso podrán tener carácter lesivo para los*



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



asegurados, *habrán de incluirse por el asegurador en la proposición de seguro si la hubiere y necesariamente en la póliza de contrato o en un documento complementario, que se suscribirá por el asegurado y al que se entregará copia del mismo. Las condiciones generales y particulares se redactarán de forma clara y precisa. Se destacarán de modo especial las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados, que deberán ser específicamente aceptadas por escrito. Las condiciones generales del contrato estarán sometidas a la vigilancia de la Administración Pública en los términos previstos por la Ley. Declarada por el Tribunal Supremo la nulidad de alguna de las cláusulas de las condiciones generales de un contrato, la Administración Pública competente obligará a los aseguradores a modificar las cláusulas idénticas contenidas en sus pólizas*". Como se puede observar, se están dando una serie de pautas básicas y necesarias que deben adoptar, imperativamente, las condiciones generales y particulares. De no ser así, el contrato de seguro no será viable y su nulidad es factible de hecho:

- Tienen que figurar en la oferta de la compañía de seguros y en la póliza, o en un documento complementario.
- Tiene que ser aceptadas y firmadas por el cliente.
- No pueden tener carácter lesivo para el asegurado, es decir, exigir al cliente el cumplimiento de unas condiciones que vaciaría el contenido del contrato.
- Las cláusulas limitativas de derechos tienen que venir especialmente destacadas en el documento y ser expresamente aceptadas. Cuando se traten de cláusulas restrictivas de derechos se tienen que advertir. Así se recoge en varias sentencias del Tribunal Supremo como las STS de 3 de Junio de 1988<sup>54</sup> al advertir que incluir una cláusula que exonere de pagar al seguro por conducir bajo los efectos del alcohol es limitativa de derechos.

---

<sup>54</sup> STS-3 de Junio de 1988.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Por su parte la STS de 27 de Febrero de 1990<sup>55</sup> indica que exonerar del pago al seguro por conducir sin el correspondiente permiso de conducir es una cláusula limitativa de derechos y por tanto se debe destacar.

Existe una gran problemática sobre estas cláusulas limitativas de seguro y las cláusulas de delimitación del riesgo. Las primeras suponen que, incluso cumpliendo con los riesgos cubiertos, nos pueden negar la indemnización. Por ello, mientras una clausula delimitativa del riesgo no tiene por qué estar expresamente aceptada, una clausula limitativa de derecho sí, y si no cumple estos requisitos formales, se puede llegar a destruir y como consecuencia deberá desaparecer del contrato.

- Declarada la nulidad de una clausula general por parte de la autoridad judicial, obligatoriamente se tiene que retirar de todos los contratos que la contuviesen, deberá desaparecer del contrato sin posibilidad de integrar el mismo. Dos resoluciones judiciales del TJUE, STJUE de 14 de Junio de 2012<sup>56</sup> y STJUE de 21 Enero de 2015<sup>57</sup>, el tribunal parece ser tajante y señala que no cabe integración, que no se puede sustituir por otra cláusula, puesto que si cupiera la integración, los profesionales se podrían ver tentados a utilizar las cláusulas, ya que aunque se pudiera declarar la nulidad de las mismas, el contenido podría ser integrado por el juez nacional, pudiendo garantizar el interés de los profesionales.

---

<sup>55</sup> STS-27 de Febrero de 1990.

<sup>56</sup> STJUE-14 de Junio de 2012.

<sup>57</sup> STJUE-21 de Enero de 2015.



### 2.5.1. Los elementos personales del contrato de seguro

Los participantes en el contrato de seguro son las personas que intervienen en su celebración y que están vinculadas por el mismo.<sup>58</sup> Se detallan sus funciones y responsabilidades:

- **El asegurador:** es la persona jurídica que, a cambio de una prima, se compromete a la cobertura de una serie de riesgos y, de producirse alguno de ellos, procederá a su reparación o indemnización. Las compañías aseguradoras deben reunir los requisitos indicados en los epígrafes anteriores.
- **El tomador:** es el sujeto que contrata el seguro, firma la póliza y paga la prima del seguro.
- **El asegurado:** es el titular del interés asegurado, es decir, el titular del bien o derecho que va a quedar cubierto de determinados daños. En algunos casos el tomador y asegurado van a coincidir. Además el asegurado puede variar, en estos casos se habla de “*seguro por cuenta de quien corresponda*”. Si el asegurado y el tomador no coinciden, se habla de “*seguro por cuenta ajena*”.
- **El beneficiario:** es el sujeto que tiene derecho a obtener la indemnización.

<sup>59</sup>Estas son distintas posiciones jurídicas en un contrato de seguro, y pueden recaer sobre una sola persona, como en un seguro de vida para caso de supervivencia, o pueden recaer sobre varias personas, como puede ser un seguro de vida para caso de fallecimiento.

<sup>58</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. Op. Cit. Pág 168 y 169.

<sup>59</sup> López y García de la Serrana, J.Op. Cit. Pág 32.



### **2.5.2. El riesgo**

Las compañías de seguro, al celebrar un contrato de esta índole, están buscando cubrir un riesgo; un riesgo de probabilidad, incierto, no seguro de producirse o valorarse con certeza; impera la incertidumbre, ya que no se sabe el momento en el que se va a producir, o simplemente, si se va a producir. Las compañías aseguradoras manejan información estadística y en el marco de ésta, establecen baremos para reducir esa incertidumbre y poder precisar el análisis de riesgos. <sup>60</sup>Por consiguiente, no se debe hablar de hechos factibles, sino de eventos dañinos potenciales.

Se dice entonces que el riesgo es fundamental, como así se desprende del artículo cuarto de la ley del contrato de seguro, "*el contrato de seguro será nulo, salvo en los casos previstos por la Ley, si en el momento de su conclusión no existía el riesgo o había ocurrido el siniestro*". Se entiende, no obstante, que debe existir un riesgo para que pueda existir un contrato de seguro.

La forma de la cobertura de los riesgos obedece al principio de universalidad, entendido como aquel que supone que la compañía se compromete a cubrir la totalidad de los daños, ya sean los producidos a terceros o los producidos a los propios miembros. Ésta definición cuadraría con la de un seguro "*a todo riesgo*".

Por otro lado, la forma de la cobertura de los riesgos también obedece al principio de especialidad, en el cual, la compañía única y exclusivamente se compromete a cubrir unos daños especificados, no todos los daños, y éstos se declararán en el contrato de seguro firmado por las partes.

Aunque se ha dicho que un contrato de seguro puede existir siempre que haya riesgos a cubrir, es necesario resaltar la imposibilidad o no pertinencia de asegurar ciertos tipos de riesgos por parte de las aseguradoras.

---

<sup>60</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. Op Cit. Pág 169.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Pueden imperar diferentes tipos de causas: causas técnicas, causas relacionadas con las inclemencias del tiempo o causas que podrían conllevar el inicio de guerras, etc. No obstante, existe un organismo público que se encarga de cubrir estos riesgos extraordinarios; se denomina Consorcio de Compensación de Seguros y para que llegue a cubrir los riesgos extraordinarios tiene que darse, necesariamente, una serie de requisitos, siendo el más relevante la existencia de un contrato de seguro legal y en vigor. Este organismo también requiere financiación para ejercer su actividad, y su principal fuente de ingresos son los recargos establecidos en los contratos de seguro que se celebran con las compañías aseguradoras, para así poder hacer frente a los eventuales desembolsos que se deban tener que realizar.

En la misma línea, las entidades aseguradoras tampoco darán cobertura a las situaciones en las cuales el asegurado causa un daño operando con dolo o negligencia, para lograr un fin lucroso para él mismo, y cargar así el daño a su seguro. Sírvase de ejemplo la persona que intencionadamente daña la pintura de su vehículo para exigir al seguro que se lo repare y no tener que correr con los gastos que acarrea dicha reparación.

### 2.5.3. El deber de declaración del riesgo

En el momento de celebración del contrato de seguro hay un deber importante denominado “*deber de declaración exacta*”<sup>61</sup>, y significa que se debe declarar el riesgo de manera exacta y precisa. Siguiendo la definición del contrato de seguro, éste es un contrato de buena fe, y en la medida en que la compañía aseguradora no sabe cuáles son los riesgos que puede sufrir el asegurado, la misma tiene que confiar en la declaración del cliente que está realizando ese contrato. De esta manera, pesa un deber de declaración del riesgo sobre la persona que está pretendiendo realizar el contrato de seguro. Ese deber no solo existe en el momento de celebración del contrato de seguro, subsiste en la

---

<sup>61</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. Op.Cit. Pág 169 y 170.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



medida en la que permanece el contrato de seguro, ya que se deberá comunicar las eventuales agravaciones y aminoraciones del riesgo.

Tomando esta premisa como base del concepto, se puede hablar, entonces, de diversos momentos del deber de comunicación del riesgo. Por un lado, la **comunicación precontractual**, el cual requiere informar a la compañía aseguradora de las circunstancias ya conocidas en cuanto al riesgo; en los contratos de seguro de vida, esto se realiza a través de un cuestionario que la propia entidad aseguradora dispone para recabar información acerca de los posibles riesgos. Anteriormente a este modelo, no se entregaba ningún tipo de formulario, era el propio contratante o potencial asegurado quien comunicaba a la compañía los posibles riesgos. En muchas ocasiones, las compañías, al tener que desembolsar una suma de dinero por haberse producido un evento dañoso del cual estaba asegurado el tomador del seguro, alegaban omisión del deber de información para así no cubrir económicamente el siniestro. Por este motivo, se impuso en la ley de contrato de seguro el deber de presentar el formulario, siendo actualmente un requisito imperante para la validez del procedimiento. En dicho cuestionario hay un deber/facultad de declarar el riesgo, en el sentido de que si no se pregunta en el cuestionario acerca de algo, no hay obligación de contestar, y esto no se considera ocultación de datos relevantes en cuanto al riesgo, como se puede apreciar en numerosas sentencias del Tribunal Supremo, tales como la STS de 16 de Marzo de 2016<sup>62</sup>, STS de 17 de Febrero de 2016<sup>63</sup>, STS de 12 de Diciembre de 2016<sup>64</sup>, STS de 8 de Noviembre de 2018<sup>65</sup>, STS de 19 febrero de 2019<sup>66</sup>.

<sup>62</sup> STS-16 de Marzo de 2016.

<sup>63</sup> STS- 17 de Febrero de 2016.

<sup>64</sup> STS-12 de Diciembre de 2016.

<sup>65</sup> STS-8 de Noviembre de 2018.

<sup>66</sup> STS-19 febrero de 2019.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Estas tesis son mantenidas por el Tribunal Supremo en las que se pronuncia a favor del pago de la aseguradora al asegurado porque al realizar el formulario de salud no se le preguntó específicamente sobre la enfermedad que padecía, sino de manera genérica, por lo que sus respuestas ni pueden ser constitutivas de dolo ni de culpa grave del tomador por lo que considera debido el pago. A sensu contrario, cuando se oculta información conocida por el asegurado y de la cual se pregunta en dicho cuestionario, hace decaer la obligación de la compañía aseguradora ante un posible siniestro. Es necesaria la mención del criterio del Tribunal Supremo al respecto, que avala esta tesis en numerosas sentencias como STS De 4 de Diciembre de 2014<sup>67</sup> o STS de 21 de Enero de 2019<sup>68</sup>

Por otro lado, la **comunicación del riesgo** también debe ser efectiva en el instante en el cual el riesgo **se vea modificado**. En el caso de un agravamiento del riesgo, el tomador del seguro debe comunicar a la entidad aseguradora cualquier variación de las circunstancias con respecto a la situación de partida, la cual tiene derecho a pronunciarse al respecto con la propuesta que considere más idónea, teniendo dos meses de plazo para la presentación de la nueva propuesta, si lo considera preciso, y normalmente consistirá en una prima mayor.

Si la modificación consistiera en una disminución del riesgo, el tomador no estará obligado a la comunicación efectiva de la misma. Este caso se trata de una facultad que tiene el asegurado, pues la declaración de esta circunstancia hace que disminuya el riesgo y por consiguiente, según la obligación que impone la ley de contrato de seguro en su artículo número trece, la compañía estará obligada a reducir la prima en la siguiente anualidad. Si no lo hiciera, el tomador del seguro podrá pedir la resolución del contrato.

---

<sup>67</sup> STS-4 de Diciembre de 2014.

<sup>68</sup> STS-21 de Enero de 2019.





#### 2.5.4. El interés asegurado

Cabe mencionar el interés asegurado, que no es más que la relación que tiene una persona con un bien, con un derecho o con su patrimonio. Esta relación es susceptible de valoración económica y en estos casos se denomina **valor del interés**,<sup>69</sup> y puede encontrarse en diversas situaciones:

- **Interés inicial**, que es lo que vale el bien antes de la contratación del seguro.
- **Interés final**, que es lo que vale el bien antes del siniestro.
- **Interés residual**, que es lo que vale el bien tras un potencial siniestro.

Para indemnizar tras un siniestro, se calcula la diferencia entre el interés final y el interés residual. Criterio este utilizado por el Tribunal Supremo<sup>70</sup> en numerosas ocasiones para cuantificar el montante de la indemnización correspondiente, así como de Audiencias Provinciales<sup>71</sup>

Por otra parte está la **suma asegurada**, elemento relacionado con la prima, y viene a ser la cifra que se pacta con la compañía de seguros como indemnización. En función de la suma asegurada se puede hablar de:

- **Seguro pleno**: el valor del interés es igual a la suma asegurada. Es calificada como la situación ideal porque significa que cualquier daño va a ser indemnizado.
- **Infraseguro**: el valor del interés es mayor que la suma asegurada, de modo que el valor del bien es mayor que la suma asegurada que se pacta como indemnización.

<sup>69</sup> [www.guiasjuridicas.wolterskluwer.es](http://www.guiasjuridicas.wolterskluwer.es). Fecha de consulta 12 de Abril de 2019.

<sup>70</sup> STS-24 junio de 2008.

<sup>71</sup> SAP Asturias-21 junio de 2002.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



- **Sobreseguro:** el valor del seguro es menor que la suma asegurada. Esta situación no tiene mucho sentido, ya que el valor del interés es lo máximo que se va a indemnizar. Es absurdo asegurar una cosa por una suma superior al valor real de la misma.

### 2.5.5. La prima

Otra parte importante del contrato del seguro es la prima<sup>72</sup>. Es la contraprestación que el tomador abona a la compañía de seguros para mantener los riesgos pactados cubiertos.

Existen distintos tipos de prima:

- **Prima fija:** se paga por anticipado y de una sola vez.
- **Prima periódica:** se abona en distintos momentos a lo largos del periodo de cobertura.

El pago de la prima es una obligación por parte del tomador del seguro y se puede imponer de forma coercitiva según la ley de contrato de seguro, Si no se ejecuta el pago, el contrato podrá ser rescindido y tomadas las acciones legales pertinentes por parte de la compañía de seguros contratada. El pago de la prima es una condición para que el asegurador quede obligado al pago de indemnización en caso de producción de un evento dañoso; este criterio se extrae de la legislación en materia de seguros y de la jurisprudencia<sup>73, 74</sup>

<sup>72</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. Op. Cit. Pág173 y 174.

<sup>73</sup> STS-17 octubre de 2008.

<sup>74</sup> STS-21 abril de 2006.



### 3. CAPÍTULO 3 – DESARROLLO DEL TRABAJO

#### 3.1. RÉGIMEN ESPECIAL DE LOS DAÑOS DERIVADOS DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS A MOTOR

En el presente apartado se va a hacer un repaso el régimen especial para la imputación, reparación y reclamación de los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor.

La primera regulación de este régimen especial referido data de 1962 en el Ordenamiento jurídico español, en concreto, en el Texto refundido de la ley 122/1962 de 24 de Diciembre, de uso y circulación de vehículos a motor<sup>75</sup>. Dicha ley contenía en su articulado legislativo que *“el conductor de un vehículo de motor que con motivo de la circulación cause daños corporales o materiales, está obligado a repararlos conforme a lo establecido en esta Ley”*. Establece este articulado la creación de un sistema especial por el que resarcir y reclamar los daños producidos como consecuencia de la circulación de este tipo de vehículos, el Tribunal Constitucional ha especificado también por qué se trata de un régimen especial<sup>76</sup>. En este momento, resultan secundarias las disposiciones contenidas en el Código Civil, relacionadas con la responsabilidad civil extracontractual; y del mismo modo, no son consideradas las disposiciones contenidas en el Código Penal, referidas a la responsabilidad civil extracontractual derivada de una acción constitutiva de delito<sup>77</sup>.

En la actualidad, el texto normativo antes mencionado ha sufrido numerosas reformas y modificaciones, por lo que en este momento el régimen especial aplicable a los daños derivados del tráfico de vehículos a motor se rige por 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

<sup>75</sup> Texto refundido de la ley 122/1962 de 24 de Diciembre, de uso y circulación de vehículos a motor.

<sup>76</sup> STC-26 septiembre de 2005.

<sup>77</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. Op.Cit. Pág 1.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



de vehículos a motor, el cual deroga las anteriores disposiciones normativas intrínsecas a esta materia, que databa de 1995.

Para la correcta aplicación de la Ley de Responsabilidad Civil se ha desarrollado 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, norma que contiene las reformas llevadas a cabo en años anteriores y, además, traspone numerosas directivas europeas para aproximar la legislación de los diferentes estados miembros en lo que respecta a seguros de responsabilidad civil derivados de la circulación de vehículos a motor.

La legislación vigente de responsabilidad incorpora características propias de este régimen, como es el sistema de imputación objetiva y subjetiva del daño causado, obligación de contratar un seguro que cubra esta responsabilidad, métodos para valorar el daño causado en el evento pernicioso, reglas para la cuantificación y medidas para llevar a cabo la liquidación de la deuda indemnizatoria.

Cabe hacer mención, asimismo, de entre las especialidades de este régimen, las reglas establecidas para poder llevar a cabo una declaración amistosa de accidente, recogido en el artículo 8 de Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, las cuales hacen que el volumen judicial de reclamaciones por eventos dañosos se haya reducido significativamente.

En cuanto a la reclamación judicial de los daños causados, la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor prevé en su articulado un procedimiento especial para llevar a cabo tal acción, contra la aseguradora por el seguro obligatorio o contra el Consorcio de Compensación de Seguros.

Finalmente, cabe decir que la Ley considera que son daños especiales porque son consecuencia de una acción especial (circulación de vehículos a motor) y



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



del tipo extracontractual, bien nazcan con ocasión de un delito o bien sin ocasión de aquel.

La responsabilidad civil solo se podrá sostener en la medida en que se acredite que el daño ha nacido como consecuencia de esa circulación. Debe existir un daño efectivo, probado y cuantificable o evaluable para proceder a su reparación. Además, el daño debe ser objetivamente imputable al hecho que se está considerando como causante del mismo y debe ser susceptible de imputación subjetiva al agente que, con su acción u omisión, lo causó, y al cual se le está reclamando la consiguiente reparación o indemnización de los daños causados<sup>78</sup>.

### 3.2. RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL USO Y CIRCULACION DE VEHÍCULOS A MOTOR

Previamente se ha venido exponiendo y explicando qué es la responsabilidad civil en un entorno global, a través de una definición amplia y no exclusivamente específica del ámbito objeto de estudio. De modo que, lo que se pretende ahora, es profundizar en una de las vertientes de la responsabilidad civil: la responsabilidad derivada del uso y circulación de vehículos a motor, cuándo se produce un daño, cómo se produce y cuál es el cauce para solventar, reparar y llegado el caso, indemnizar esos daños provocados por esas acciones perjudiciales para la víctima o víctimas del evento.<sup>79</sup>

Para estructurar el apartado, se comenzará por definir qué es el uso y circulación; a continuación se procederá a determinar una definición concisa sobre los vehículos a motor a los que son aplicables este régimen y, finalmente, el estudio se centrará en el nacimiento de esta vertiente señalada

<sup>78</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. Op. Cit. Págs 2-3.

<sup>79</sup> Valcárcel Arnao, E. (1998). *La responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos a motor*. Valencia: Tirant Lo Blanch. Pág 8.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



de la responsabilidad civil, que no es más que la consecuencia de la circulación de los vehículos en unas situaciones concretas.

### 3.2.1. Uso y circulación

El uso y circulación de vehículos a motor viene definido en el artículo 2 del 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, el cual dice específicamente “*Hechos de la circulación: A los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura del seguro obligatorio regulado en este Reglamento, se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, urbanos o interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común.*” También se puede extraer este concepto de la jurisprudencia, en concreto de la SAP Málaga de 2 diciembre 2011<sup>80</sup>, STS de 2 diciembre de 2008<sup>81</sup>. Incluso el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha tenido ocasión de pronunciarse con respecto a la definición de “circulación de vehículos”<sup>82</sup>.

Lo que engloba este artículo tendrá responsabilidad, pero ello no quiere decir que los supuestos no incluidos en dicho precepto estén exentos de responsabilidad, si no que irán a parar al concepto de responsabilidad civil general, no estando cubiertos por el seguro mencionado en el artículo anterior<sup>83</sup>.

<sup>80</sup> SAP Málaga-2 diciembre 2011.

<sup>81</sup> STS-2 diciembre de 2008.

<sup>82</sup> STJUE-28 de Noviembre de 2017.

<sup>83</sup> Valcárcel Arnao, E.Op. Cit. Pág 10.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Analizando otro texto normativo, en concreto el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación en su artículo primero dice *“Los preceptos de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, los de este reglamento y los de las demás disposiciones que la desarrollen serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán 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 de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios”*.

Puede observarse que el concepto de circulación es excesivamente amplio, hasta tal punto, que solo se excluyen del hecho de la circulación los lugares que sean inaccesibles por vehículos<sup>84</sup>.

Para entender esta situación de uso y circulación, se debe hacer mención a los lugares por donde es impositivo circular, señalados en la ley anterior. Se deberá fijar un concepto de *“lugar transitable”* y *“transitar”*, el cual fue fijado por la STS de 25 de Enero de 1984<sup>85</sup>. Tomando como base la sentencia, se hace una aproximación de lo que no es circulación; esto se indica en el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, documento que sale al paso señalando la contrariedad de los conceptos, constando que, donde no hay circulación es porque no es un lugar transitable o bien, por no cumplir la acción de transitar. Y para realzar la justificación, el reglamento prosigue, en su artículo segundo:

*No se entenderán hechos de la circulación:*

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

<sup>84</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. Op. Cit. Pág 6.

<sup>85</sup> STS-25 de Enero de 1984.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



*pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción del seguro especial previsto en la disposición adicional segunda.*

*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*

El Reglamento, por consiguiente, clarifica las situaciones que no son intrínsecas al hecho de la circulación y como consecuencia de ello, todas las demás situaciones no contempladas en este apartado, exigiblemente, serán hechos inherentes a la circulación y tendrán que ser gestionadas según los procedimientos pertinentes que sean invocados por los implicados en el hecho.





### **3.2.2. Vehículos a motor**

El mismo Reglamento 1507/2008 del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor define lo que es un vehículo a motor, en concreto, en su artículo primero *“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 aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico”*.

Se excluyen en esta definición, y el Reglamento así lo hace constar en sus artículos siguientes: *los ferrocarriles, tranvías y en general los vehículos que circulen por sus propias vías*. Lo mismo sucede con *los vehículos eléctricos que, por su concepción, destino o finalidad, tengan la consideración de juguetes*.<sup>86</sup> Por último, tampoco se consideran, según el citado reglamento, *vehículo a motor, las sillas de ruedas*.

### **3.3. RESPONSABILIDAD CIVIL**

Establecida la anterior introducción, lo que procede es analizar donde nace esta modalidad de responsabilidad civil. En palabras simples, se podría decir que se origina a partir de un accidente de tráfico. Dicha responsabilidad está regulada en 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

---

<sup>86</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. Op. Cit. Pág 11.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



circulación de vehículos a motor, en su artículo primero, el cual lleva por rúbrica “*De la responsabilidad civil*” – “*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*”.

Dicha normativa da cumplimiento al mandato conferido al Gobierno por la disposición final 1ª de la Ley 34/2003 de 4 de Noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados.

### 3.3.1. Situación que hacen surgir esta responsabilidad e imputación

Como se ha indicado, la responsabilidad civil puede nacer del delito y de los actos y omisiones en que intervenga cualquier género de culpa o negligencia<sup>87</sup>. La responsabilidad civil que nazca del delito se regirá por las disposiciones del Código Penal, y la derivada de los actos y omisiones en que intervenga cualquier género de culpa o negligencia se regirá por las disposiciones del Código Civil, en concreto, en los artículos 1902 y siguientes.

La situación por la cual surge esta responsabilidad es por la conducción misma de un vehículo a motor; el conductor será el responsable en virtud del artículo antes expuesto. Además, la responsabilidad del conductor tiene diferente naturaleza según se trate de un tipo de daño u otro.

Los tipos de daños<sup>88</sup> son personales o materiales:

- **Daños personales:** en este caso, los daños se causan a una persona como consecuencia de la conducción de un vehículo. Aquí, la responsabilidad que entra en juego es de tipo objetiva, pues de acuerdo al artículo 1, apartado primero, párrafo segundo de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor “*En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará*

<sup>87</sup> Roca Trías, M.E.Op. Cit. Pág 247.

<sup>88</sup> Roca Trías, M.E. Op. Cit. Pág 248



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



*exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos a la culpa exclusiva del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos”*

Considera el artículo que una causa fuerza mayor la ruptura de la relación de causalidad entre la conducción del vehículo y el accidente. Se exonerará en este caso al conductor de las responsabilidades que pudieran surgir, y también quedara exonerada la compañía aseguradora del vehículo.

Al estar ante un caso en el que la responsabilidad es objetiva, el individuo que debe demostrar que intervino algún tipo de circunstancia exonerativa de la responsabilidad es el propio conductor, es decir, es quien tiene la carga de la prueba.

- **Daños materiales:** <sup>89</sup>son los daños causados a las cosas o al patrimonio perteneciente a una determinada persona. En este caso, el tipo de responsabilidad que se establece es subjetiva, ya que según el artículo primero, apartado primero, párrafo tercero de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor *“En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley”*. Se puede observar que, en este fragmento del artículo, se atribuye toda la responsabilidad en exclusiva al conductor del vehículo, debiendo proceder a la reparación o resarcimiento de los daños causados.

Avanzando un poco más, en el apartado segundo del mismo artículo *“Sin perjuicio de que pueda existir culpa exclusiva de acuerdo con el apartado 1,*

---

<sup>89</sup> Roca Trías, M.E. Op. Cit. Pág 249



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



*cuando la víctima capaz de culpa civil sólo contribuya a la producción del daño se reducirán todas las indemnizaciones, incluidas las relativas a los gastos en que se haya incurrido en los supuestos de muerte, secuelas y lesiones temporales, en atención a la culpa concurrente hasta un máximo del setenta y cinco por ciento. Se entiende que existe dicha contribución si la víctima, por falta de uso o por uso inadecuado de cinturones, casco u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño”.* En este caso, ya no se le atribuye, en exclusiva, al conductor la responsabilidad concerniente a los daños provocados en la víctima. Como se observa, si ésta actúa con culpa o negligencia, se procederá a reducir el montante de las indemnizaciones a las que tendría derecho, pues sabiendo que va a proceder a realizar una actividad que genera un riesgo no se ocupa de mantener la debida diligencia para preservarse del peligro. En este caso, se interpreta que ese sujeto (refiriéndose a persona capaz, sin ningún tipo de disminución o dolencia que le impida un control diligente), comprende el peligro y lo ignora, por lo que asume ese riesgo. En este supuesto, si el conductor tuviera que cargar con toda la responsabilidad, se lo estaría colocando en una posición de indefensión que, cuanto menos, es injusto.

Para ilustrar las definiciones y el articulado de los párrafos precedentes se van exponer los siguientes ejemplos clarificadores. El primer ejemplo ilustra una situación en la cual un peatón actúa de manera inadecuada al cruzar una vía y se producen daños personales. Este peatón cruza una calzada por un lugar indebido, esto es, una parte de la calzada en la que no existe paso de peatones o, habiendo paso preferente para el peatón, lo hace con el semáforo en rojo. Se va a suponer que ese individuo, en su transcurso, es atropellado por un vehículo cuyo conductor no se percató de la presencia de dicho peatón en la calzada. Sería injusto que el conductor del vehículo tuviera que asumir dicha responsabilidad por los daños causados, ya que la persona que procedió a atravesar la calzada, contribuyó a la producción del daño; por consiguiente, se



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



entiende que asume parte del riesgo que esa acción conlleva y por ello, parte de la responsabilidad por su inadecuada actuación.

Ahora se va a suponer una situación en la cual se producen daños materiales exclusivamente como consecuencia de una negligencia o actuación irresponsable de la víctima. Sírvase para su explicación y detalle la colisión múltiple en la que se ven involucrados dos vehículos que circulan por calles perpendiculares; en la intersección se produce el choque entre ambos. Suponiendo que la intersección está regulada por un semáforo, y uno de los conductores lo rebasa estando en color rojo. La consecuencia de ese acto indebido ha sido el impacto de los vehículos. Ahora bien, si no se consigue acreditar quién de los dos individuos ha sobrepasado la intersección en el momento indebido, la causa de exoneración no sería aplicable, por lo que se debería afirmar la recíproca responsabilidad de los dos conductores, es decir, ambos sujetos deberán asumir la responsabilidad por el accidente ocurrido y hacerse cargo de la reparación de los vehículos en la proporción en que cada uno haya contribuido a causarlo. Sería en este caso una concurrencia de culpas en lo que a la responsabilidad de ese acto se refiere, como así se puede observar en la jurisprudencia del Tribunal Supremo, en concreto en la STS de 24 de Abril de 2014<sup>90</sup>.

Se desea aprovechar este apartado también para hacer una clasificación en cuanto a los sujetos responsables de las situaciones que hacen surgir la responsabilidad.

En primer lugar y según el artículo uno, párrafo primero de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, se le atribuye la responsabilidad al conductor del vehículo causante del daño<sup>91</sup>, sin entrar al detalle de quién es el propietario y si es el conductor propietario en ese instante.

---

<sup>90</sup> STS-24 de Abril de 2014.

<sup>91</sup> Roca Trías, M.E. Op. Cit. Pág 249



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



En segundo lugar, se atribuye la responsabilidad al propietario del vehículo que no conduce en el momento en el que se causan los daños, por lo que será propietario no conductor en ese instante<sup>92</sup>. Así se desprende del artículo uno, apartado tercero, de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor *“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 Código Civil, en su artículo 1903, también establece una responsabilidad para los padres o tutores como consecuencia de hechos dañinos provocados por los menores a su cargo. Del mismo modo, el empresario también responderá por los actos perniciosos llevados a cabo por personas que estén bajo su cargo en ese momento. Por su parte, el Código Penal, en su artículo 120.5, se establece la responsabilidad de los actos de las personas autorizadas, es decir, cuando la propia acción de conducir un vehículo en unas determinadas circunstancias sea constitutiva de delito concreto, el propietario de dicho vehículo, siendo consciente del delito, será el responsable de los daños causados por su vehículo a pesar de ser la persona autorizada la que está realizando el acto de la conducción.

No obstante, es necesario matizar el tipo de responsabilidad en cada uno de estos casos citados. El propietario no conductor del vehículo tendrá una responsabilidad directa en los casos en los que el daño causado por la conducción de dicho vehículo no sea constitutiva de delito, por lo que el perjudicado o víctima del daño podrá dirigirse directamente contra él para exigirle la correspondiente responsabilidad para llevar a cabo la reparación o indemnización del daño causado. Por otra parte, la responsabilidad del

---

<sup>92</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. Op. Cit. Pág 20.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



propietario no conductor de un vehículo que causa unos daños y dicha conducción es constitutiva de delito, la responsabilidad a la que se enfrenta es subsidiaria, es decir, la víctima o perjudicado podrá dirigirse contra el conductor del vehículo, y en caso de inexistencia, imposibilidad de éste, etc., podrá dirigirse contra el propietario del vehículo causante de los daños. En estos casos, el hecho constitutivo de delito puede ser considerado un hecho no constitutivo de “circulación”, por lo que tanto el seguro como el Consorcio de Compensación de seguros pueden negarse a hacerse cargo del evento pernicioso<sup>93</sup>. A este criterio se llegó en el año 2007 a través de un acuerdo de Sala del Tribunal Supremo<sup>94</sup>.

El apartado tercero del artículo uno de la Ley a la que se va haciendo referencia, en su redacción final dice *“Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño”*. Por lo que cuando el propietario del vehículo **demuestre**, sin lugar a dudas, que obró de esa manera indicada, decaerá su responsabilidad.

Cabe mencionar, para concluir el apartado, la exigencia impositiva de suscripción de un seguro para todo vehículo a motor (exigencia que será detallada en apartado posterior con mayor extensión), elemento imperativo para la circulación legal. <sup>95</sup>De no suscribirse, de seguro hará surgir enérgicas responsabilidades para los causantes de un daño. Este extremo viene recogido, en parte, en el artículo uno apartado tercero de la Ley que se viene señalando *“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”*.

<sup>93</sup> STS-27 abril de 2007.

<sup>94</sup> TS Acuerdo de Sala de 24 abril de 2007.

<sup>95</sup> López y García de la Serrana, J. Op. Cit. Pág 105.





Sea pues que, de no tener suscrito el seguro obligatorio, tanto propietario como conductor responderán por los daños ocasionados consecuencia de la circulación, exceptuando los casos de robo o sustracción del vehículo.

### **3.3.2. Aseguramiento de responsabilidad civil por el uso de vehículos a motor**

El riesgo que conlleva la propia circulación<sup>96</sup> de vehículos a motor debe ser asegurada, por imposición de la normativa vigente. Todos los riesgos de esta índole son asegurables, ya sean susceptibles de generar un daño personal o patrimonial (pensando en daños propios), o daños a terceras personas.

Para hacer frente a los riesgos derivados se han ido creando diferentes modalidades de seguro, que permitirán cubrir con el máximo de protección a los posibles perjudicados. Esta imposición legal que exige la contratación de un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros es obvia y no solo España la recoge en su reglamento jurídico, sino también buena parte de países a nivel mundial.

Además del aseguramiento obligatorio por parte de los propietarios de vehículos, es esencial resaltar los convenios internacionales que suscriben los estados sobre materia de seguros, para así garantizar la cobertura de estos riesgos derivados de la conducción más allá de las fronteras del estado en el que han contratado su seguro. En el territorio de Unión Europea, se han ordenado algunas directivas en esta dirección, con el fin de armonizar y unificar las diferentes legislaciones en materia de seguros y así, cuando un vehículo entra o sale de su país de origen, los daños que se puedan producir con motivo de un potencial accidente, queden cubiertos por el seguro del país de origen del vehículo.

---

<sup>96</sup> Rubio Torrano, E. (2018). *Sobre el concepto de «circulación de vehículos» a efectos del seguro obligatorio de responsabilidad civil*. Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil num.2/2018 parte Tribuna. Cizur Menor: Aranzadi.





## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Se pueden establecer una clasificación en cuanto los diferentes tipos de seguros de automóvil<sup>97</sup>:

- Seguro de responsabilidad civil, obligatorio y voluntario.
- Seguro por accidente de ocupantes.
- Seguro de defensa penal, fianzas y reclamaciones.
- Seguro de retirada de permiso de conducir.
- Seguro de riesgos extraordinarios.

De esta clasificación establecida, serían de suscripción obligatoria por imperativo de la normativa vigente, el seguro de responsabilidad civil en su modalidad obligatoria, el seguro de riesgos extraordinarios y el seguro de viajeros.

La clasificación anterior se puede aglutinar en tres modalidades de seguro que, tradicionalmente y en lenguaje coloquial, se conocen de la siguiente forma.

- Seguro de responsabilidad civil por daños a personas o cosas de terceros, tradicionalmente conocido como seguro a terceros.
- Seguro de incendio, robo y daños al propio automóvil.
- Seguro a todo riesgo, que combina las anteriores modalidades expuestas.

### 3.3.3. Cobertura de las modalidades de seguro

La Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor impone en su artículo segundo la obligatoriedad de suscripción de un seguro de responsabilidad civil por cada vehículo en titularidad de una persona y que cubra hasta los límites del aseguramiento obligatorio<sup>98</sup>.

<sup>97</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. Op. Cit. Pág 148.

<sup>98</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. Op. Cit. Pág 149.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



En este artículo segundo se puede apreciar una de las aproximaciones a las coberturas de seguro, exactamente al hacer referencia a “la modalidad obligatoria”. Siguiendo con la lectura del artículo, se encuentra en el apartado quinto “...*el carácter potestativo de contratar las coberturas que libremente se pacten entre el tomador y la entidad aseguradora con arreglo a la legislación vigente*”. Por lo tanto, se aprecia que la total cobertura de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor queda amparada por la contratación de dos modalidades de aseguramiento: obligatorio y voluntario. Una parte quedará cubierta por la cobertura obligatoria, hasta los límites fijados legalmente, que cubrirá daños personales y materiales. La otra parte, que no alcance ese límite fijado legalmente, quedará cubierto por la cobertura de responsabilidad civil voluntaria, que alcanzará, sin límite, los daños personales, pero normalmente con limitaciones en cuanto a daños materiales.

A la vista de lo expuesto, se pueden considerar que ambas modalidades se rigen por regímenes distintos, pues es obvio que el seguro obligatorio es, como su propio nombre indica, obligatorio por imperativo legal y por consiguiente, ineludible. Por su parte, <sup>99</sup>el seguro voluntario queda en la libertad y en la esfera personal de la persona contratante.

Se recogen diferencias fundamentales en cuanto a la regulación de las dos modalidades de seguro, así como la apreciación e imputación de los daños en mismas y la apreciación de la imputación objetiva y subjetiva de los daños.

La jurisprudencia ha señalado, en diversas ocasiones, la diferencia de tratamiento de estas dos modalidades de aseguramiento, pero se tiene una tendencia a unificar el tratamiento de ambas. Así, la diferencia de tratamiento vendría motivada por la valoración judicial del daño y su prueba.

Con esto, se pueden esclarecer tendencias pasadas; por ejemplo, respecto a la falta de apreciación de la conducta de la víctima cuando se trata de moderar

---

<sup>99</sup> López y García de la Serrana, J. Op. Cit. Pág 31.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



las indemnizaciones que se atribuyen al seguro obligatorio, y que eso suponía obligar a la compañía aseguradora a indemnizar daños que las propias víctimas se habrían producido, colocando así en una posición injusta e indefensa a estas entidades.

Hoy en día, en cambio, se aprecia la concurrencia de culpas, es decir, que tanto el productor del daño, como la víctima, pueden tener culpa y asumir su parte de la responsabilidad por ello. Es la denominada concurrencia de culpas, que se aprecia en la actualidad tanto en la modalidad obligatoria como en la modalidad voluntaria.

### 3.3.3.1. Seguro de suscripción obligatoria

La modalidad de suscripción obligatoria se rige por la legislación de contrato de seguro, Ley 50/1980 de 8 de abril de Contrato de Seguro. A través de este contrato, la persona contratante del seguro se obliga a desembolsar una prima a la compañía aseguradora con el propósito de que sea esta entidad quien asuma los eventuales riesgos derivados de la circulación del vehículo.

Este seguro tiene carácter civil, y se orienta a terceros afectados por los daños causados consecuencia de la circulación de vehículos, es decir, el perjudicado va a ser el beneficiario directo o indirecto del seguro, en una de estas vías:

- Puede que el causante del daño repare o indemnice al dañado, y la compañía de seguro le abone la indemnización a la persona causante del agravio (víctima beneficiaria indirecta del seguro).
- Puede que la compañía aseguradora directamente repare o indemnice al perjudicado por el daño que ha sufrido (víctima beneficiaria directa del seguro).

Destacar, además, que el artículo cuarto de Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor establece el *ámbito territorial de*



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



*aseguramiento obligatorio y los límites cuantitativos del mismo.* <sup>100</sup>Se señala que la cobertura de este seguro obligatorio será efectiva mientras dure el contrato y se deberá extender a todo el Espacio Económico Europeo y en los estados adheridos al acuerdo entre las Oficinas Nacionales de Seguros de los estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros estados asociados.

En cuanto a los límites cuantitativos mencionados, esta modalidad de aseguramiento cubre daños personales hasta 70 millones de euros por siniestro; por su parte, los daños materiales serán cubiertos hasta 15 millones de euros.

El cálculo de la cuantía de los daños es un extremo bastante complejo. El artículo cuarto remite al artículo primero de la Ley, y en dicha remisión se vuelve a reenviar al Título IV e indicando los límites indemnizatorios fijados en el Anexo, el cual es un sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en los accidentes de circulación.

El artículo cuarto, apartado tercero, párrafo segundo de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor dispone *“Si la cuantía de las indemnizaciones resultase superior al importe de la cobertura del seguro obligatorio, se satisfará, con cargo a éste, dicho importe máximo, y el resto hasta el montante total de la indemnización quedará a cargo del seguro voluntario o del responsable del siniestro, según proceda”*.

En cuanto al ámbito material, en el artículo quinto se establecen las inclusiones y exclusiones, y es de resaltar que el seguro obligatorio no alcanza los daños producidos corporales del conductor causante del accidente. Tampoco alcanza los daños sufridos en el vehículo asegurado, ni las cosas transportadas. Por último, en el apartado tercero de dicho artículo, se hace mención a que el seguro de suscripción obligatoria no cubrirá los daños causados por el vehículo

---

<sup>100</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. Op. Cit. Pág 154.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



causante del accidente si éste hubiera sido robado, se hace una remisión a la definición de robo dada por el Código Penal.

Se hace una previsión en la referida legislación, en concreto en el artículo sexto, de las imposibilidades del asegurador frente al asegurado, fuera de las anteriores mencionadas en el artículo quinto y otras especiales que en este artículo sexto se indican, tales como excluir la cobertura cuando en la conducción del vehículo se carezca del permiso de conducir o utilización del vehículo sin autorización del propietario, salvo con ocasión de robo.

Los asegurados no se podrán oponer a la no cobertura al ocupante que accedió a viajar con el conductor bajo la influencia de bebidas alcohólicas o sustancias tóxicas en el momento del accidente.

La compañía aseguradora sólo podrá utilizar una medida reductora de la asunción del riesgo y por consiguiente, la reducción en cuanto a indemnización se refiere, de acuerdo al artículo primero, apartado segundo de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor cuando la víctima contribuya a la producción del daño.

Otra previsión que se hace en la ley en cuanto al tema referido es excluir del hecho de circulación cubierto por las entidades aseguradoras, asentado en la doctrina del TS, en cuanto a los daños dolosos. La STS de 29 de Mayo de 1997<sup>101</sup> así lo afirma, que se excluye como *“hecho de circulación”* y por lo tanto *“...la cobertura del seguro sólo quedaría excluida excepcionalmente cuando se utilice un vehículo "exclusivamente" como instrumento del delito a través de una acción totalmente extraña a la circulación, pero no cuando utilizándose el vehículo como medio de transporte, es decir para desplazarse o circular por vías públicas o privadas abiertas a la circulación, se ocasiona deliberadamente un daño a un tercero, mientras se circula”*

---

<sup>101</sup> STS-29 de Mayo de 1997.



### 3.3.3.2. Seguro de cobertura complementaria

En esta modalidad el asegurador se compromete y se obliga al pago del exceso de la cuantía establecida legalmente en la modalidad de seguro obligatorio. <sup>102</sup>Normalmente se integran en la misma póliza del seguro obligatorio y, como es obvio, implicará un suplemento en la prima.

Para su arreglo, se pactarán unos límites cuantitativos entre el contratante y la compañía aseguradora. La referida modalidad encuentra sustento legal en la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor en el artículo segundo, apartado quinto, el cual dice textualmente *“Además de la cobertura indicada en el apartado 1, 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”*.

Aunque el sustento legal para su contratación se halla en la ley mencionada, el seguro voluntario se rige por la ley de contrato de seguro y por las condiciones generales y particulares de la póliza, premisa que se desprende del artículo segundo, apartado sexto de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

En dicha ley de contrato de seguro, en el artículo tercero *“Las condiciones generales, que en ningún caso podrán tener carácter lesivo para los asegurados, habrán de incluirse por el asegurador en la proposición de seguro si la hubiere y necesariamente en la póliza de contrato o en un documento complementario, que se suscribirá por el asegurado y al que se entregará copia del mismo. Las condiciones generales y particulares se redactarán de forma clara y precisa. Se destacarán de modo especial las cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados, que deberán ser específicamente aceptadas por escrito”*.

---

<sup>102</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. Op. cit. Pág 163.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Las condiciones generales que merecen una especial atención serán aquellas en las que se excluyan riesgos de la compañía aseguradora, como las de:

- Exclusión de los daños sufridos por el tomador, propietario, conductor, etc.
- Los daños a las cosas transportadas.
- Los daños producidos por: vehículos robados, vehículos agrícolas, vehículos dentro del recinto portuario o aeroportuario, vehículos que participen en pruebas deportivas;
- Defensa penal, multas o sanciones económicas.
- Los causados por: actuaciones dolosas del conductor, conducir el responsable bajo los efectos de bebidas alcohólicas o sustancias tóxicas; carencia de permiso de conducir; omisión del deber de socorro de las víctimas; infringir el número reglamentario de personas transportadas.
- Riesgos extraordinarios.
- Responsabilidad contractual.

### 3.3.3.3. *El Consorcio de Compensación de Seguros*

Es una entidad que fue creada como organismo autónomo por la Ley de 16 de Diciembre de 1958 y asumió, a partir de 1981, la cobertura de riesgos de la circulación, riesgos de vehículos oficiales, riesgos del cazador y seguro obligatorio de viajeros, incluyendo el fondo nacional de garantía de riesgos de la circulación. <sup>103</sup>En 1990 y tras una reforma en la legislación, se constituyó como entidad de derecho público.

En la actualidad, el régimen jurídico de esta entidad se encuentra regulado en el estatuto legal del Consorcio de Compensación de Seguros. Es una entidad pública empresarial con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar, dotada de un patrimonio distinto al del estado.

<sup>103</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. Op. Cit. Pág 195.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Las funciones se determinan en el artículo número once de Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y en el artículo 11 del estatuto legal del consorcio de compensación de seguros. Para comprender con más detalle la labor del Consorcio, se exponen las siguientes funciones consideradas de mayor relevancia:<sup>104</sup>

- Cubrir un evento dañoso causado por un fenómeno natural, como pueda ser un terremoto o un huracán
- Cuando se produce un siniestro entre dos o más vehículos, en ocasiones, la compañía aseguradora de alguno de ellos no se hace cargo del mismo, porque prevalecen circunstancias específicas, como la ausencia de cobertura del riesgo específico o la carencia de seguro obligatorio. En este caso, el Consorcio se hace cargo del mismo, ayudando así al damnificado correspondiente.
- Indemnizar los daños personales por siniestros cuando cuando el vehículo causante sea desconocido.
- Indemnizar en las situaciones en las cuales una determinada compañía deba pagar unos daños y haya sido declara en concurso
- Indemnizar los daños producidos por un vehículo, cuando este ha sido robado y haya producido daños
- Contratar la cobertura de las obligaciones de responsabilidad civil del estado, comunidades autónomas, corporaciones locales, etc. Por ejemplo, actúa de compañía de seguros para vehículos de la guardia civil, de la policía nacional, etc. Igualmente, el Consorcio tiene obligación de asegurar un vehículo que ninguna otra compañía privada desea asegurar.

El consorcio,<sup>105</sup> una vez satisfecha la indemnización, podrá hacer uso del derecho de repetición en los supuestos definidos por el artículo 10 de la Ley

<sup>104</sup> Valcárcel Arnao, E. Op. Cit. Pág 39.

<sup>105</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B.Op. Cit. Pág 212.





sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. El derecho de repetición implica que el Consorcio podrá repercutir el coste asumido en concepto de indemnización o reparación derivado de un incidente del que no tendría por qué ejecutar (por haber actuado de forma ilícita o indebida el causante), sobre el conductor tercero responsable o tomador del seguro, como se observa en la jurisprudencia del Tribunal Supremo<sup>106</sup>. Esta acción prescribe en el transcurso de un año, contado a partir del pago satisfecho al perjudicado.

### 3.4. DAÑOS: VALORACIÓN Y REPARACIÓN

#### 3.4.1. Principios generales

Este tema objeto de estudio es problemático, ya que relaciona criterios normativos con criterios subjetivos, y no todos los daños causados en un evento dañoso son valorables a un precio de mercado. Por ejemplo, los daños corporales, cuya valoración presenta complejidades en referencia a la cuantificación para una eventual indemnización.

Hay que tener en cuenta que existen normas abiertas o principios generales que se podrán aplicar en determinadas situaciones: quién tiene la legitimación activa, quién la pasiva, procedimiento de reclamación, etc. Lo que está claro es que cuando se trata de circulación de vehículos a motor convergen tres circunstancias que son intrínsecas y necesarias para poder ejecutar la valoración del daño y así proceder a la eventual reparación y o indemnización pertinente:

- Todo daño debe ser acreditado, así se desprende de la jurisprudencia del Tribunal Supremo como por ejemplo en la STS de 14 de Febrero de 1980<sup>107</sup>. La persona reclamante debe ser capaz de acreditar de forma

<sup>106</sup> STS-18 junio de 2007.

<sup>107</sup> STS-14 de Febrero de 1980.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



legítima que ha sufrido ese perjuicio derivado del evento pernicioso o, en su caso, los herederos o perjudicados.

- Todo daño debe poder ser atribuido.
- Existencia de una relación de causalidad entre el daño y la fuente productora del mismo.

Este sistema de reparación del daño causado será el de responsabilidad civil extracontractual, artículo 1902 del Código Civil, en el cual rige el principio de obligación de reparar para el responsable del evento dañoso y donde entra en juego el daño emergente y lucro cesante. Con este sistema se pretende colocar a la víctima del daño en las condiciones en las que se encontraba antes de haberse producido el hecho pernicioso.

### 3.4.2. Valoración de los daños

#### 3.4.2.1. Daños personales

Los daños personales son aquellos que afectan a la integridad física del usuario, independientemente de la forma en que se causen. En el tema objeto de estudio, se enfocará el mismo hacia los daños producidos como consecuencia de la circulación de vehículos a motor.

Los daños personales se pueden clasificar en dos tipos: físicos y psíquicos. Siguiendo la definición dada por Manuel García Blázquez Pérez<sup>108</sup> *“el daño corporal es la consecuencia de toda agresión, exógena o endógena sobre cualquier parte de la anatomía humana e implica una lesión a un derecho de la personalidad como es la vida o la salud, y puede ser tanto física como psíquica.*

Es, por tanto, una definición compleja y, aunque no introduce el sistema de valoración corporal, es sabido que la valoración de este tipo de daño realmente requiere la cuantificación económica del daño infringido en la persona, es decir,

---

<sup>108</sup> García Blázquez Pérez, M (2006). *Nuevo manual de valoración y baremación del daño corporal*. Granada: Comares. Pág 1.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



es poner precio al dolor sufrido por el individuo lesionado. Sin embargo, el sistema actual de cuantificación no es algo novedoso, porque anteriormente a la Ley 30/1995 se contemplaban pautas para acometer la tarea de valoración, pero tales pautas no eran vinculantes para los jueces y tribunales.

En el año 1995 surge la Ley 30/1995<sup>109</sup>, que utilizó la experiencia de la jurisprudencia para elaborar un sistema más completo capaz de determinar el daño causado y la indemnización correspondiente complementado, todo ello, con una serie de tablas de valoración que analizan, por ejemplo, días de incapacidad, las secuelas en el individuo, los daños morales y cualesquiera otros gastos. Constituyó, por tanto, un sistema más flexible y objetivo, ya que los diferentes rangos estaban tabulados. Se consideró una cuantificación legal del daño causado y que recogía lo preceptuado en el artículo 1902 del Código Civil.

Así las cosas, la ley evolucionó a lo largo de los años tomando la experiencia acumulada e influenciada también por la doctrina española y europea. Las tablas de valoración antes mencionadas se encuentran recogidas en el Anexo del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, el cual es un sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

Es importante resaltar que esta normativa impone criterios vinculantes para jueces y tribunales en relación al proceso de valoración y cuantificación. Cabe decir que no son criterios estáticos, sino que permiten cierto margen de apreciación por los operadores jurídicos con el propósito de que se puedan aplicar las circunstancias del caso concreto. Esto significa que cada caso será valorado atendiendo a sus propias singularidades, no habrá, pues, dos casos idénticos.

---

<sup>109</sup> Ley 30/1995 de 8 de Noviembre, de ordenación y supervisión de los seguros privados.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



La estructura del sistema de valoración actual, recogido en la Ley 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, actualmente se rige por la modificación realizada por la ley 35/2015, de 22 de Septiembre, de reforma del sistema de valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. Este nuevo sistema se ha diseñado con una estructura básica que se afianza sobre tres grandes grupos de daños, como son, el fallecimiento, secuelas y lesiones temporales. Cada uno de estos grupos de daños se divide en dos grandes grupos, que son el perjuicio personal y el perjuicio patrimonial. El perjuicio personal, a su vez, se subdivide en perjuicio personal básico y perjuicio personal particular; mientras que el perjuicio patrimonial se escinde en daño emergente y lucro cesante. Desde la entrada en vigor de esta reforma del Baremo, operada por la Ley 35/2015, se ha ido construyendo jurisprudencia al respecto<sup>110</sup>, de la cual se han analizado varias sentencias, incluso viendo la diferencia del anterior Baremo con respecto al actual<sup>111</sup>.

La finalidad del nuevo Baremo no es otra que la de lograr 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». A este fin, se identifican nuevos perjudicados y conceptos resarcitorios, no recogidos en el anterior Baremo, se sistematizan y dotan de sustantividad propia las indemnizaciones por daño patrimonial y se actualizan las indemnizaciones<sup>112</sup>. *“El nuevo baremo es el mejor sistema europeo de valoración del daño corporal, en cuanto a estructura y vertebración se refiere”*<sup>113</sup>

<sup>110</sup> SAP Jaén-22 febrero de 2019.

<sup>111</sup> SAP Navarra-28 julio de 2017.

<sup>112</sup> Rubio Torrano, E (2015). *El nuevo baremo*. Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil num.11/2015 parte Tribuna. Cizur Menor: Aranzadi.

<sup>113</sup> López y García de la Serrana, J. (2015). *El nuevo baremo es el mejor sistema europeo de valoración del daño corporal*. Actualidad Jurídica Aranzadi num.913/2015 parte Comentario. Cizur Menor: Aranzadi.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



La ilustración 1 siguiente muestra, de manera esquemática, la estructura de los grupos de daños antes mencionados:

<b>Preámbulo</b>	<b>Artículo único</b>	<b>CAPÍTULO I Criterios generales para la determinación de la indemnización</b>			
		<b>CAPÍTULO II Reglas para la valoración del daño corporal</b>			
		Secc.1ª. Muerte	Secc.2ª. Secuelas	Secc.3ª. Lesiones temporales	Disposiciones
<b>INDEMNIZACIONES POR CAUSA DE MUERTE (TABLA 1)</b>					
<b>TABLA 1.A PERJUICIO PERSONAL BÁSICO</b>			<b>TABLA 1.B PERJUICIO PERSONAL PARTICULAR</b>		
<b>TABLA 1.C PERJUICIO PATRIMONIAL</b>	TABLA 1.C.1 Lucro cesante del cónyuge		TABLA 1.C.4.d Lucro cesante del hermano con discapacidad		
	TABLA 1.C.1.d Lucro cesante del cónyuge con discapacidad		TABLA 1.C.5 Lucro cesante del abuelo		
	TABLA 1.C.2 Lucro cesante del hijo		TABLA 1.C.6 Lucro cesante del nieto		
	TABLA 1.C.2.d Lucro cesante del hijo con discapacidad		TABLA 1.C.6.d Lucro cesante del nieto con discapacidad		
	TABLA 1.C.3 Lucro cesante del progenitor		TABLA 1.C.7 Lucro cesante del allegado		
	TABLA 1.C.4 Lucro cesante del hermano		TABLA 1.C.7.d Lucro cesante del allegado con discapacidad		
<b>INDEMNIZACIONES POR SECUELAS (TABLA 2)</b>					
<b>TABLA 2.A.1 BAREMO MÉDICO</b>		<b>TABLA 2.A.2 BAREMO ECONÓMICO</b>		<b>TABLA 2.B PERJUICIO PERSONAL PARTICULAR</b>	
<b>TABLA 2.C PERJUICIO PATRIMONIAL</b>	TABLA 2.C.1 Indemnización máxima anual de asistencia sanitaria futura según secuela del artículo 113				
	TABLA 2.C.2 Horas diarias de necesidad de ayuda de tercera persona según secuela del artículo 123				
	TABLA 2.C.3 Indemnizaciones de ayuda de tercera persona				
	TABLA 2.C.4 Lucro cesante por incapacidad para realizar cualquier trabajo o actividad profesional (absoluta)				
	TABLA 2.C.5 Lucro cesante por incapacidad para realizar su trabajo o actividad profesional (total)				
	T 2.C.6 Lucro cesante por incapacidad que dé origen a una disminución parcial de ingresos en el ejercicio de su trabajo o actividad habitual (parcial)				
	TABLA 2.C.7 Lucro cesante por incapacidad absoluta de lesionados pendientes de acceder al mercado laboral				
	TABLA 2.C.8 Lucro cesante por incapacidad total de lesionados pendientes de acceder al mercado laboral				
<b>INDEMNIZACIONES POR LESIONES TEMPORALES (TABLA 3)</b>					
Tabla Técnica de coeficientes actuariales de conversión (TT1)		Tabla Técnica de Esperanzas de Vida (TT2)		Tabla Técnica de coeficientes de capitalización de prótesis y ortesis (TT3)	

Ilustración 1 estructura del sistema de valoración de daños de la ley 35/2015.extraido de [www.ley35-2015.es](http://www.ley35-2015.es)

### 3.4.2.2. Daños materiales

Según la página web de la compañía aseguradora ARAG<sup>114</sup>, “El daño material o patrimonial es el menoscabo o detrimento que se produce en los bienes u objetos que forman parte del patrimonio de una persona. Éstos son susceptibles de una valoración económica, a través de un baremo, factura, presupuesto o informe pericial”.

<sup>114</sup> [www.arag.es](http://www.arag.es). Fecha de consulta 15 de Abril de 2019.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Teniendo en cuenta la anterior definición, se demuestra que los daños causados por un vehículo a motor que no sean considerados daños personales, serán obligatoriamente daños materiales.

Uno de los aspectos más importantes del nuevo Baremo, operado por la reforma, es el tratamiento de los daños patrimoniales como concepto indemnizatorio con identidad propia, separado totalmente de los daños extrapatrimoniales. Este tratamiento clarifica y regula con detalle las partidas resarcitorias en concepto de gastos y racionaliza el método de cálculo del lucro cesante<sup>115</sup>.

Séase el ejemplo de un vehículo que colisiona contra una vivienda provocando daños en la fachada y atropellando a un peatón que caminaba junto a esa casa; en el primer caso se trata de un daño material y en el segundo caso se trata de un daño corporal.

Tratándose de daños materiales, el principio que rige la materia es el de “*restitutio in integrum*”<sup>116</sup>, es decir, reparación específica del daño causado con preferencia sobre la indemnización dineraria. En la situación en la que no fuera posible la subsanación del evento, se pasaría a la indemnización dineraria. Volviendo al ejemplo anterior, se procedería principalmente a reparar la vivienda y en caso de no ser posible, se optaría por la reparación pecuniaria.

A diferencia de la valoración de los daños personales, los materiales no se mueven por una legislación específica plasmada en un baremo especial para su cuantificación. En su lugar, es exigible un informe de peritaje. Este informe es la prueba principal y necesaria para acreditar el daño causado por ese evento. No sirve cualquier valoración, debe ser elaborada por una persona con la cualificación y experiencia suficientes y con la potestad de firma de la misma. Esta persona recibe el nombre de perito y debe estar obligatoriamente

<sup>115</sup> López y García de la Serrana, J. (2015). *El nuevo baremo es el mejor sistema europeo de valoración del daño corporal*. Actualidad Jurídica Aranzadi num.913/2015 parte Comentario. Cizur Menor: Aranzadi.

<sup>116</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. Op. Cit. Pág 230.





## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



sometida a un código deontológico en el cual deben primar los siguientes principios:<sup>117</sup>

- **Ecuanimidad e imparcialidad:** alejado de intereses personales, realizando su labor con diligencia, responsabilidad y libertad.
- **Objetividad:** huyendo de testimonios subjetivos y cualquier decisión tomada al respecto debe estar sustentada en pruebas y evidencias contrastadas.
- **Veracidad:** obligación de decir la verdad sobre el evento.
- **Responsabilidad:** actuar con la diligencia debida y asumiendo las consecuencias de las decisiones tomadas al respecto.

Por lo tanto, la labor fundamental del perito es la identificación de la causa productora del daño y cuantificación económica necesaria para la pertinente reparación del daño ocasionado. La persona que ejerce de perito debe basar su actuación acorde con los principios antes mencionados, de lo contrario puede incurrir en falsedad de testimonio y ello podría llegar a acarrearle consecuencias negativas incluso, llegado el caso, la apertura de un procedimiento penal.

Es relevante resaltar el criterio de valoración llevado a cabo por el perito, que dependiendo del tipo de daño producido por el vehículo (daño a otro vehículo, daño a una infraestructura viaria, daño a mobiliario urbano, daño a una vivienda, etc.), deberá contar una formación, capacitación, conocimientos, experiencia y autorización pertinente en el ámbito técnico en el cual se ha producido el daño.

El informe confeccionado por el perito será entregado a la compañía aseguradora para el ulterior proceso de reparación y o indemnización. Ésta comunicará al afectado las conclusiones del informe para, llegado el caso,

---

<sup>117</sup> [www.arag.es](http://www.arag.es). Fecha de consulta 15 de Abril de 2019.



aceptar la conformidad con el mismo, o por el contrario, proceder a las reclamaciones oportunas.

### **3.5. RECLAMACIÓN DE DAÑOS**

#### **3.5.1. Procedimientos**

Una vez producido el daño, para poder proceder a su reparación o indemnización, se deberá hacer la correspondiente reclamación para que la reparación o resarcimiento se lleve a cabo de forma efectiva.

Como ya se viene diciendo en epígrafes anteriores, los cauces establecidos serán diferentes si el evento lesivo es o no constitutivo de delito. Se distinguen dos vías<sup>118</sup>: penal y civil.

##### *3.5.1.1. Penal*

Si la acción es tipificada como delito, entonces se ejecutará la vía penal. Sírvase de ejemplo el daño causado como consecuencia de una conducción temeraria de un vehículo, el cual provoca un accidente y se derivan daños, ya sean personales o materiales. Dado que la acción de conducción temeraria está tipificada como delito, la responsabilidad derivada seguirá la vía penal.

En el proceso habrá que depurar la esa responsabilidad penal. Para ello, en los escritos de acusación se introducirán los delitos de los que se acusa a la persona la cual ha originado esos daños y ha realizado el delito; a su vez, también se harán constar las correspondientes valoraciones de los daños producidos, como puedan ser días de baja por daño personal básico, días de baja hospitalarios, secuelas según años o cualquier evento considerado por la parte acusante. Todo ello se hace siguiendo la valoración y la puntuación que el baremo de la Ley 35/2015 especifica. Se introducirán las cantidades que se están pidiendo como valoración de los daños.

---

<sup>118</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. Op. Cit. Pág 255.





## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



La valoración de los daños personales en vía penal se llevará cabo por un médico forense que reconocerá a la víctima desde el momento del siniestro y hará un seguimiento específico de su evolución, acreditando así de forma fehaciente el daño causado y la valoración del mismo. El informe del médico forense se presupone objetivo e imparcial.

Si se hubieren producido daños materiales como consecuencia del evento lesivo, estos deberán ser valorados por perito especialista en la materia para así poder cuantificar el montante económico con el fin de su reparación o en su caso, indemnización.

Tras el proceso penal, se llega a la sentencia que puede ser: condenatoria o, en su caso, absolutoria. En el caso de sentencia condenatoria, las cantidades que, por valoración de los daños se han acreditado, el juez, tras el estudio y valoración de todos los documentos aportados para acreditar los daños, valorará conforme a la documentación aportada, al baremo de la Ley y su conocimiento. La sentencia condenatoria especificará la pena del acusado y la responsabilidad civil derivada de ese delito cometido, es decir, contendrá las cantidades que se han de satisfacer a la víctima, y llegado el caso, a sus herederos, si consecuencia de los daños hubiere algún fallecido.

En el caso de sentencia absolutoria, queda expedita la vía civil y también se otorga el auto de cuantía máxima, que es un procedimiento especial para ejecutar la cantidad máxima que el juez penal otorga como indemnización, ya que en este caso la acción no ha sido constitutiva de culpa penal relevante y por ello, no entra dentro de la tipificación que hace de delito el Código Penal. Sin embargo, no excluye para que se cumplan los requisitos de la culpa extracontractual, y que se ejecute la obligación de indemnizar si procede; por lo tanto, se dice que hay sentencia absolutoria con reserva de acciones civiles, pero se puede optar por este auto de cuantía máxima que la ley otorga. Si se utiliza este procedimiento, ya no se podrá utilizar la vía civil.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



### 3.5.1.2. Civil

La reclamación por la vía civil exige interponer una demanda en el domicilio del lugar donde ha ocurrido el accidente, excepto si se interpone una demanda contra el Consorcio de Compensación de Seguros, que habrá de llevarse a cabo en la capital de la provincia donde ha ocurrido el evento dañino.

Los tipos de procedimientos englobados en la vía civil son<sup>119, 120</sup>:

- **Verbal:** si es menor de 6.000 € lo que se reclama.
- **Ordinario:** si la cuantía que se reclama es mayor de 6. 000 €.

A estas cuantías se llega sumando todo el montante reclamado, es decir, tras una valoración de los daños producidos, se suman todas las valoraciones y, si el resultado es menor de 6.000 €, se acude al procedimiento verbal, y si es mayor, al procedimiento ordinario.

Las valoraciones de los daños solo serán válidas si pueden ser verificadas a través de los correspondientes los correspondientes informes médicos, que pueden consistir en días de hospitalización, partes de baja correspondientes, asistencia a consultas, recetas médicas, etc.

A diferencia de la vía penal, en la civil el médico forense no reconoce a la persona accidentada y no hace un seguimiento de la misma, por lo que los informes médicos y/o de los profesionales que reconocen a las víctimas de los siniestros no son recibidos de forma tan inequívoca por el juez, ya que pueden existir valoraciones condicionadas o subjetivas por parte de dichos profesionales.

<sup>119</sup> Sainz-Cantero Caparrós, M. B. Op. Cit. Pag 266.

<sup>120</sup> Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Todas estas valoraciones se le entregan al perito valorador del daño corporal, el cual estudiará el caso y apreciará conforme al baremo, para saber cuántos puntos corresponden por secuelas a la persona. Para ello se utiliza la fórmula BALTHAZAR<sup>121</sup>, conocida también como la *fórmula correctora para las lesiones concurrentes*, que es de obligada aplicación cuando una víctima de un siniestro resulte con más de una secuela. Esta fórmula no es la suma aritmética de todos los puntos acaecidos en la persona víctima del siniestro, sino que a través del proceso de utilización de la misma entregará la suma correspondiente a esa valoración.

En la vía civil, además de la responsabilidad por daños, también se reclaman los intereses, siempre que hayan transcurrido más de tres meses desde la producción del siniestro. Los intereses pueden corresponder si así se acreditan, según se indica en el artículo 20 de la Ley de contrato de seguro. Durante los dos primeros años, será el interés legal del dinero incrementado en un 50%, y pasados dos años desde la producción del siniestro, se verá incrementado en un 20%. Es importante tener en cuenta esta apreciación en cuanto al interés generado, ya que en muchas ocasiones éste puede ser superior a lo que corresponda por principal de lo reclamado.

En este caso, se trataría de intereses que únicamente podrían ser exigidos a la aseguradora, interponiendo la demanda contra la misma. Si se le reclamara, por ejemplo, al conductor, solo se le podría requerir el interés legal del dinero por el tiempo transcurrido desde el siniestro hasta el efectivo pago.

Una vez terminado el proceso, se dictará sentencia en los plazos legalmente establecidos y con sentencia en firme, se pasará a la ejecución de la misma.

---

<sup>121</sup> Ley 35/2015, de 22 de septiembre, Artículo 98.



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



Se podría establecer la siguiente conclusión tras la explicación precedente:

El aspecto más relevante en cuanto a una reclamación de daños personales consecuencia de un evento dañoso causado por un vehículo a motor será la valoración de las lesiones, la correcta valoración con arreglo al baremo estipulado en la Ley. El baremo es muy amplio y estipula las cuantías según la edad de la víctima. Esto significa que la misma lesión en personas con diferente edad será valorada con cuantías diferentes, y siempre en detrimento de las personas más jóvenes. Así, cuantos menos años, menos valoración tendrá la misma lesión, menor puntuación y por consiguiente, menor cantidad económica a percibir. De esta forma, el baremo aumenta en menor graduación que si lo hiciese proporcionalmente.

Aunque lo más relevante sea la valoración correcta de las lesiones, también es necesaria la preceptiva valoración de las secuelas que se originan en la persona como consecuencia del evento dañoso. El lesionado podría sufrir algún tipo de incapacidad, parcial, total permanente, absoluta o gran invalidez. No es necesario que la seguridad social la haya concedido, solo acreditar que esa persona no puede realizar por ejemplo su trabajo cotidiano.

Los casos más complejos son aquellos en los que, consecuencia del siniestro, hay fallecidos. El baremo de la Ley computará un conjunto de factores, como la edad de la persona, estado civil, si tiene o no hijos, si es hijo único. Si es una mujer se atenderá a la edad, estado civil, si tiene hijos, si está embarazada. Todas esas circunstancias son condicionantes para la valoración de los daños consecuencia de ese siniestro.

Hoy en día, para proceder a la reclamación en vía civil, si la acción no es constitutiva de delito, se deberá hacer una reclamación a la compañía aseguradora antes de proceder a interponer la demanda en el juzgado del domicilio del siniestro. La compañía, en el plazo de 3 meses, deberá contestar con la obligación de enviar el informe correspondiente al siniestro, toda vez que



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



deberá realizar una oferta de la reparación o indemnización que en su caso proceda. Podría, asimismo, enviar una contestación explicando y justificando la no procedencia de la indemnización, alegando y motivando la falta de responsabilidad de la compañía aseguradora.

Tras esa contestación, se podrá interponer la demanda correspondiente.

La siguiente ilustración refleja, a modo esquemático, las vías de reclamación comentadas anteriormente y que servirá para estructurar el procedimiento que se sigue actualmente

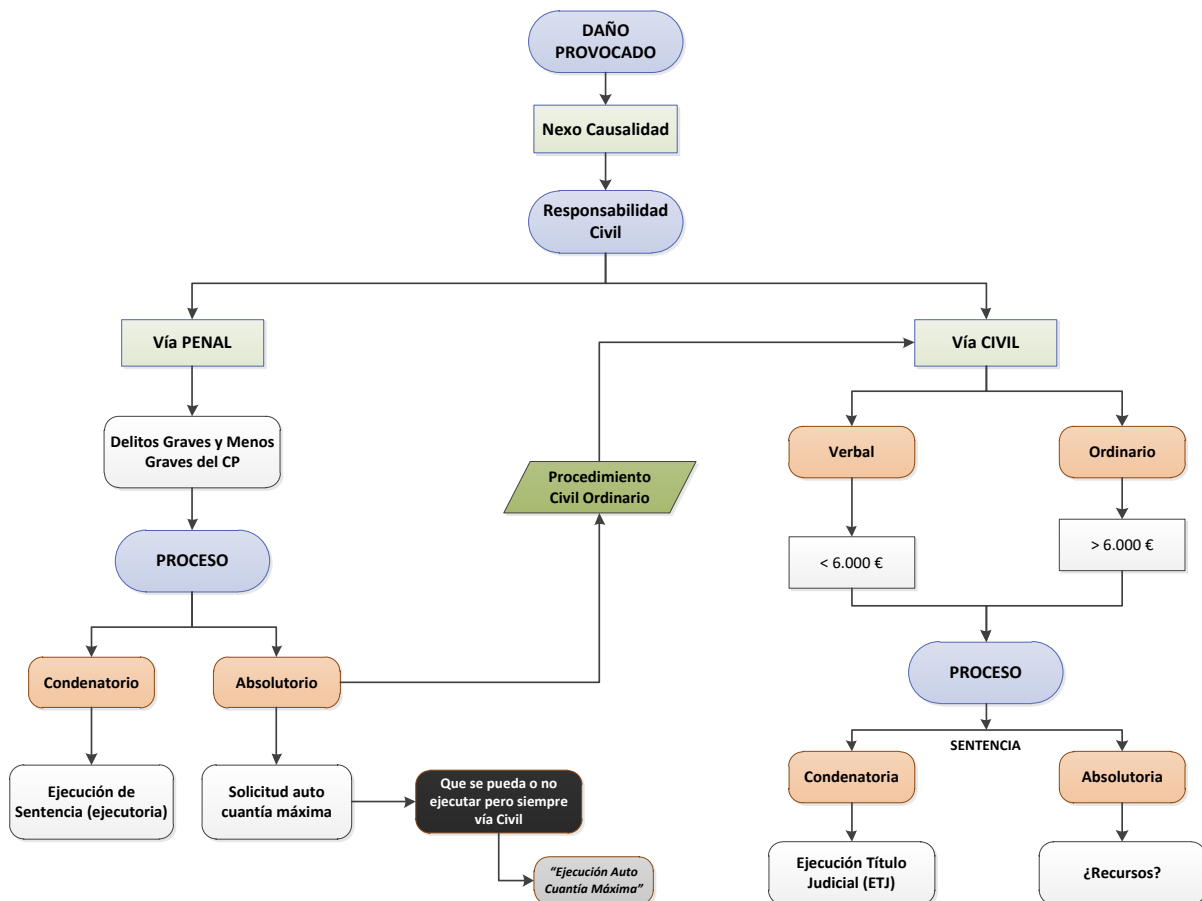


Ilustración 2 Procedimiento de reclamación de daños por las vías Penal y Civil. Fuente: elaboración propia



#### **4. CAPÍTULO 4 – CONCLUSIONES**

Se pueden extraer varias conclusiones esenciales y concisas tras la realización del presente estudio. Se dice esenciales porque son vehiculares en cualquier procedimiento de este ámbito; son concisas porque resumen la esencia del objetivo de este trabajo fin de grado. Se exponen a continuación:

- Para poder demostrar un daño hay que clarificar y demostrar un nexo de causalidad que indexe el hecho dañoso con el productor del mismo. Para lograr este propósito, se han establecido unos cauces precisos que deberán ser seguidos por las personas que pretendan reclamar la eventual reparación o indemnización de un daño causado en un evento de tales características.
- Hay diferentes tipos de daños, los cuales siempre deben ser reparados y ante la imposibilidad de sufragar los mismos, se deberá proceder a la eventual indemnización para así reintegrar el patrimonio o a la persona a la situación anterior a la producción del evento causante de esos daños. Esto viene a significar que, todo daño, independientemente de su naturaleza, debe ser reparado o indemnizado, nadie debe sufrir una carga o menoscabo en su persona y/o en su patrimonio por un hecho, acción, acto o similar que sea ajeno a su persona.
- La valoración del daño material no es un proceso trivial ni aleatorio. Es un proceso complejo, sistematizado y en su caso tabulado de acuerdo a la normativa vigente, la cual se ha ido modificando y actualizando a los tiempos presentes, con el objetivo de convertirse en más justa para aquellos que han sufrido el efecto nocivo:
  - En el caso del daño material, se valorará de acuerdo a las evidencias aportadas al proceso de reclamación judicial o extrajudicial: por un lado facturas que normalmente son aportadas por la persona a la que se le ha causado un menoscabo en su patrimonio y que ha procedido



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



a su reparación y sustitución. Las facturas son las evidencias objetivos que demuestran los hechos perniciosos. Por otro lado, los informes elaborados por un perito experto en la materia específica, que detallan forma concisa el daño sufrido y las causas que lo han perpetrado. Para poder emitir este informe, el perito debe ser una persona conocedora del tema en cuestión y cumplir ciertos requisitos de idoneidad para poder llevar cabo tal actividad.

- En el caso del daño corporal o personal, el daño causado, se valorará atendiendo al tipo de evento dañoso; si se dilucida delito, se sigue la vía penal y el daño se valorará por un médico forense; este profesional evaluará inicialmente a la víctima y hará un seguimiento hasta su recuperación, para así poder cuantificar todo ese daño y ese proceso de recuperación. En el caso de no tipificarse como delito la acción causante del daño, se procederá en vía civil aportando los informes médicos pertinentes, que serán valorados por el tribunal y, en caso de contrariedad o dudas acerca de la objetividad de la valoración, se podrá pedir un nuevo reconocimiento y valoración de las lesiones o daños sufridos.
- El seguro se alza como instrumento esencial para transferir el riesgo y la eventual responsabilidad a la compañía aseguradora. Esta es la forma mediante la cual un afectado o una víctima de un daño pueda reintegrarse en esa situación anterior a la producción del daño. El seguro sirve para asumir el eventual riesgo asegurado e indemnizar en caso de producirse un evento pernicioso que cause un daño. Para proceder a reparar o indemnizar, se debe producir un siniestro y que este produzca un deterioro, debe existir un vínculo entre el siniestro y el daño y que el siniestro esté cubierto por el seguro. Es por ello que debe existir un contrato de seguro en vigor que pueda hacerse cargo de todo ello y proceder a la reparación y/o indemnización.



## 5. CAPÍTULO 5 – BIBLIOGRAFÍA

### 5.1. TRABAJOS CITADOS

- García López, R. (1990). *Responsabilidad civil por daño moral: doctrina y jurisprudencia*. Barcelona: Bosch.
- Valcárcel Arnao, E. (1998). *La responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos a motor*. Valencia: Tirant Lo Blanch.
- Roca Trías, M.E. (1998). *Derecho de Daños: textos y materiales*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Lacruz Berdejo, J. L. (1999). *Elementos de Derecho Civil II*. Madrid: Dykinson.
- Fonseca-Herrero Raimundo, J. I. (2002). *Diccionario Jurídico Básico*. Madrid: Colex.
- Sainz-Cantero Caparrós, M. B. (2006). *Imputación, valoración y reclamación de los daños derivados de la circulación de vehículos a motor*. Granada: Comares.
- López y García de la Serrana, J. (2007). *Manual de valoración del daño corporal*. Pamplona: Aranzadi.
- Gómez Pomar, F., & Marín García, I. (2015). *El daño moral y su cuantificación*. Barcelona: Bosch.

### 5.2. ARTICULOS Y REVISTAS

- Ferrante, A. (2015). Muerte del lesionado antes de recibir la indemnización derivada de accidentes de circulación: la nueva solución española del “daño inmediato”. *Revista de Derecho Patrimonial num.37/2015 parte Artículos*.





## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



- González Estevez, J. E. (2015). Nuevo sistema de valoración de daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. *Actualidad Jurídica Aranzadi num.913/2015 parte Comentario*.
- López y García de la Serrana, J. (2015). El nuevo baremo es el mejor sistema europeo de valoración del daño corporal. *Actualidad Jurídica Aranzadi num.913/2015*.
- Rubio Torrano, E:
  - (2015). El nuevo baremo. *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil num.11/2015 parte Tribuna*.
  - (2018). Sobre el concepto de «circulación de vehículos» a efectos del seguro obligatorio de responsabilidad civil. *Revista Doctrinal Aranzadi Civil-Mercantil num.2/2018 parte Tribuna*.
- Reglero Campos, F., & Badillo Arias, J. A. (2018). *Accidentes de circulación : responsabilidad civil y seguro*. Aranzadi.
- Monterroso Casado, E. (2018). *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*. Madrid: CEF.

### 5.3. OTRAS CONSULTAS

- Gálvez Castiella, V. (2016). *Ley 35/2015 - Valoración Médica del Daño Corporal*. Recuperado el 15 de 04 de 2019, de <http://www.ley35-2015.es/>
- Wolters Kluwer. (24 de 07 de 2017). *Guías Jurídicas*. Recuperado el 12 de abril de 2019, de [https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Civil.aspx?params=H4sIAAA AAAAEAEsuyLTNzA0oMIA1TgTTaskFKXARp9Li5MQi7dQ8befMsswcAKs\\_glwtAAA AWKE](https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Civil.aspx?params=H4sIAAA AAAAEAEsuyLTNzA0oMIA1TgTTaskFKXARp9Li5MQi7dQ8befMsswcAKs_glwtAAA AWKE)



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



- Arag. (05 de 2018). *Daño material o patrimonial y daño moral*. Recuperado el 15 de 04 de 2019, de <https://www.arag.es/blog/derechos-de-los-ciudadanos/diferencia/>
- Perito Judicial Group. (23 de 06 de 2018). *Qué es un Perito y Cómo ser un Perito*. Recuperado el 21 de 04 de 2019, de <https://peritojudicial.com/que-es-un-perito-como-ser-perito/>

### 5.4. SENTENCIAS

#### TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

- SENTENCIA TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNION EUROPEA de 14 de Junio de 2012. C-618/10.
- SENTENCIA TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNION EUROPEA de 21 de Enero de 2015. C-482/13
- SENTENCIA TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNION EUROPEA de 28 de Noviembre de 2017. C-514/16
- SENTENCIA TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNION EUROPEA de 4 Septiembre de 2018. C-80/17

#### TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

- SENTENCIA TRIBUNAL CONSTITUCIONAL de 26 septiembre de 2005. RTC 2005\230
- SENTENCIA TRIBUNAL CONSTITUCIONAL de 11 de Mayo de 2006. RTC 2006\149

#### TRIBUNAL SUPREMO

- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 14 de Febrero de 1980. Roj: STS 73/1980



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 28 de Noviembre de 1983. RJ 1983/6681
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 25 de Enero de 1984. Roj: STS 258/1984
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 3 de Junio de 1988. Roj: STS 4219/1988
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 27 de Febrero de 1990. Roj: STS 1767/1990
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 29 de Mayo de 1997. Roj: STS 8103/1997
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 5 de Noviembre de 1998. RJ 1998/8404
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 14 febrero de 2000. RJ 2000\675
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 6 septiembre de 2005. RJ 2005\6745
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 29 noviembre de 2005. RJ 2006\36
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 27 enero de 2006. RJ 2006\615
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 21 abril de 2006. RJ 2006\4604
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 31 de Mayo de 2006. Roj: STS 337/2006
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 27 abril de 2007. RJ 2007\3858
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 18 junio de 2007. RJ 2007\3525
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 31 octubre de 2007. RJ 2007\8515
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 24 junio de 2008. RJ 2008\3231
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 17 octubre de 2008. RJ 2008\6916



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 2 diciembre de 2008. RJ 2009\417
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 31 mayo de 2010. RJ 2010\2655
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 22 diciembre de 2010. RJ 2011\1559
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 20 julio de 2011. RJ 2011\7408
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 30 noviembre 2011. RJ 2012\3518
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 13 septiembre de 2012. RJ 2012\11071
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 18 diciembre de 2013. RJ 2013\8351
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 24 de Abril de 2014. RJ 2014/2642
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 4 de Diciembre de 2014. Roj: STS 5495/2014
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 17 de Febrero de 2016. ROJ: STS 528/2016
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 16 de Marzo de 2016. Roj: STS 1208/2016
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 12 de Diciembre de 2016. Roj: STS 5377/2016
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 8 de Noviembre de 2018. Roj: STS 3738/2018
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 21 de Enero de 2019. Roj: STS 127/2019
- SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO de 19 febrero de 2019. RJ 2019\818



## Los daños consecuencia de la circulación de vehículos a motor y su indemnización



### ACUERDO DE SALA DEL TRIBUNAL SUPREMO

- TRIBUNAL SUPREMO Acuerdo de Sala de 24 abril de 2007. JUR 2007\130518

### AUDIENCIA PROVINCIAL

- SENTENCIA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL de Asturias de 21 junio de 2002. AC 2002\1281
- SENTENCIA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL de Castellón de 12 marzo de 2014. AC 2014\929
- SENTENCIA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL de Jaén de 22 febrero de 2019. JUR 2019\108521
- SENTENCIA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL de La Rioja de 15 febrero de 2006. JUR 2006\108763
- SENTENCIA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL de Málaga de 2 diciembre 2011. JUR 2012\132753
- SENTENCIA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL de Navarra de 28 julio de 2017. JUR 2018\188004
- SENTENCIA DE LA AUDIENCIA PROVINCIAL de Pontevedra de 22 marzo de 2017. AC 2017\370